

Osztrák- -magyar egyeztetés

SIMON DEZSŐ, A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE ELNÖKE 2010. SZEPTEMBER 1-JÉN KELT LEVÉLBEN KEZDEMÉNYEZTE **MACHER FRIEDRICH** ÚRNÁL, A RAIL CARGO AUSTRIA IGAZGATÓJÁNÁL EGY KORÁBBRA TERVEZETT TALÁLKOZÓ MIELŐBBI MEGTARTÁSÁT. A TALÁLKOZÓT AKTUÁLISSÁ TESZI, HOGY AZ ÚJ MAGYAR KORMÁNY KÖZLEKEDÉSÉRT FELELŐS MINISZTERIUMA MEGKEZDTE EGY KÖZÉPTÁVÚ VASÚTI KÖZLEKEDÉSI KONCEPCIÓ KIDOLGOZÁSÁT.

2010. szeptember 2-án *Wilhelm Habertz*, az osztrák VIDA Szakszervezet Vasúti Szekciójának elnöke által a Rail Cargo Hungaria-nál reprezentatív szakszervezetek elnökeinek és a Központi Üzemi Tanács elnökének írt levelében szintén egy stratégiai megbeszélés létrejöttét sürgette a Rail Cargo Austria vezetésével. A találkozó szeptember 20-án lesz Bécsben, amelynek központi témája a Rail Cargo Austria vezérigazgatójával történő tárgyalás előkészítése lesz.

A Vasutasok Szakszervezete Vasúti Érdekegyeztető Bizottsága szeptember 9-én sürgette a tömeges létszámcsökkentésről felröppent hírek miatt (lásd lejjebb) a Rail Cargo Hungaria Vállalati Érdekegyeztető Tanács soron kívüli összehívását.

A tárgyalások eredményéről a VSZ tagjait a VSZ honlapján (www.vsz.hu) és a Magyar Vasutas hasábjain folyamatosan tájékoztatjuk.

Mi lesz a Cargóval?

Lapzártát követően jutott a Magyar Vasutas tudomására, hogy számottevő létszámcsökkentésről készít tervet az Osztrák Szövetségi Vasút (ÖBB) magyar teherszállító leányvállalatánál, a Rail Cargo Hungaria-nál, és tárgyalni akar a magyar kormányral a pályahasználati díjakról. Az új ÖBB-vezérigazgató, **Christian Kern** egyelőre csak vázlatos takarékosági elképzeléseit a *Format* című osztrák gazdasági hetilap szeptember 10-i száma közölte. Ezek között szerepel, hogy az RCH-nál 700-1000 fővel csökkentik a létszámot. A leányvállalatnál év végén lejár a privatizációs szerződésben szereplő munkahelyek megtartását biztosító garancia.

2010. SZEPTEMBER

Megjelenik:

20 000 példányban

Magyar Vasutas

ALAPÍTVÁ:
1904-BEN

LIV/9

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

10 millió forint tagdíjából Érezd a összefogás erejét!

A Vasutasok Szakszervezete Választmánya döntése alapján Magyarországon az árvizek és az erős viharok okozta károkat enyhítendő tízmillió forint rendkívüli szociális segítyt fizetünk ki a VSZ központi költségvetése terhére azon tagjaink részére, akiknek lakóingatlanában – hivatalos szervek által igazoltan – kár keletkezett.

2010. július 23-ig kettőszáznégyszázötven kérelem érkezett be tagjainktól. A segélyeket a kár nagyságától függően eltérő összegben utaltuk ki, illetve adták át tisztségviselőink a rászorultak részére. A kifizetett segélyek forrását a VSZ-tagok tagdíja biztosította, így közvetlenül mindegyik VSZ-tag segített a rászorulókon.

Köszönjük azon tisztségviselőink munkáját is, akik segítettek abban, hogy tagjainkhoz minél gyorsabban eljusson a segítség.

Vasutasok
Szakszervezete



(Képek: VSZ TK Miskolc)



Napjainkban egyre több hitelfelvevő életét árnyékolja be jelzáloghitelének törlesztése vagy felmondással való fenyegetettség. Ebben szeretnénk szakmai segítséget, hasznos tudnivalókat biztosítani, pénzintézettől függetlenül.

A legfontosabb kérdés az időtényező. Minél tovább húzódik egy ilyen élethelyzet, minél nagyobbak az elmaradások, annál nehezebb vagy költségesebb a megoldás. Javasoljuk, hogy amint nehézség merül fel a törlesztőrészek kiegyenlítésével kapcsolatban, vagy olyan esemény történik, ami előrevetíti a jövőbeli elmaradásokat, lépjen kapcsolatba a pénzintézettel vagy pénzügyi tanácsadójával.

Szinte minden banknál létezik valamilyen támogatási program, de ennek sarokpontja, hogy az ügyfél minél előbb kezdeményezzen. A pénzügyi tanácsadók között még mindig tevékenykednek olyanok, akik ilyen esetben munkadíjat kérnek, egyesek előre is. Ezeket kerüljük el. A bank minden olyan esetben, amikor nem próbálunk meg elérkezni, igyekszik segíteni, hiszen nem célja az ügylet felmondása. A megoldás kifejezetten fontos, hiszen

az ügylet fedezete általában a lakóingatlanunk, amit végül el is veszíthetünk. A legtöbb könnyítés a futamidő meghosszabbítását, csak kamat vagy kezelési költség törlesztését támogatja.

A 90 napnál régebb óta nem fizetett kölcsönök szerződéseit szinte mindenhol felmondják. Ezt mindenképpen kerüljük el, mert innen már nincsen visszaút. Itt jelentős végrehajtási költségek, egyéb díjak terhelhetik a tartozásunkat, ami adott esetben százazreket vagy milliókat is jelenthet. Ha az ingatlan értéke és a fennálló tartozás lehetővé teszi, szóba jöhet még a meglévő konstrukció kiváltása. Itt akár kedvezőbb törlesztőrészlet, vagy magasabb összeg is elképzelhető. A kiváltásnak nincs, vagy minimális a költsége. Érdemes banki jutalékért dolgozó tanácsadóval konzultálni, mert így semmilyen többletdíjat nem kell fizetni és tanácsain nagyon sok pénz múlhat.

Szóba jöhet még az előtörlesztés, vagy teljes visszafizetés. Ha előre látjuk, hogy nem leszünk képesek törleszteni, akár még megtakarításaink, félretett pénzünk felhasználásával vagy egy kisebb értékű ingatlanunk értékesítésével is érde-

mes ezt megtenni, elkerülve a nagyobb bajt és többletköltséget. A legtöbb banknál most díjmentesen megtehetjük ezt, ha külön kérvényezzük. Itt pár százalék előtörlesztési díjat megtakaríthatunk.

Amennyiben látjuk, hogy gondban leszünk, nincs megtakarításunk, sem egyéb ingatlanunk és még a könnyített feltételekkel sem tudjuk vállalni a törlesztést, érdemes minél előbb eladásra kínálni az ingatlanunkat, hogy ne várjuk meg a szerződésbontást, ami jelentősen

megnöveli terheinket. Így talán némi készpénz megmaradhat az újrakezdéshez.

Amennyiben konkrét kérdése van ügyletével kapcsolatban, a **Stonehenge Union Érdekvédelmi Szövetség** pénzügyi szakértői díjmentesen állnak a Vasutasok Szakszervezete tagjai rendelkezésére. Elérhetőségeink:

Bán Gergely 06-70-320-5092,
ban.gergely@shbankhaz.hu,
Rehling Balázs 06-70-930-3872,
rehling.balazs@shbankhaz.hu.

Praktiker

PRAKTIKER KEDVEZMÉNY

VSZ-tagoknak 2010-ben is!

2010. október 15-16-17. és november 12-13-14-én
-10% a Praktiker valamennyi áruházában

A Vasutasok Szakszervezete tagjai a Praktiker összes magyarországi áruházában 2010. október 15-16-17. és november 12-13-14-én 10% kedvezménnyel vásárolhatnak, az áruházakban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék vételárából – beleértve az akciós termékeket is (kivéve az élelmiszereket, dohányárut és téglát).

További részletek a VSZ honlapján (www.vsz.hu).



OSZTOZKODÁS

ÁLMOSAN TATOGÓ	LEMONDÓ SZÖCSKA ÜREG BEJÁRATAI	HÁTASOK ADÁS-VETEJE	SZOMJAS ALLATOT ELLÁT	RÓMAI 1-ES NEM IS ANYASI	A TÖB-BES SZÁM JELE	A TELLÜR VEGYJELE	AMERRE MENNI KELL	SÁRGÁS-FEHER SZÓRÚ (LÓ)	AZ ÁLLAMNAK FIZETŐ
PIRUL A HUS			HARC-MODOR VAN ILYEN ZSÁK IS						
JEGYZE-TELUNK RA					SZÁR-MAZIK BELÉ-LEGEZ				
A TÁRGY RAGJA	EL NEM DÖNTÖTT SEBEN KÉPZŐDIK					KERTI ESZKÖZ MEG-FOGAD			
TILTA-KOZÁS FŐT-KEZÉS				TARKÍT SZTRÁDA-SZEGÉLY					
GEREN-DÁZAT	A FOGOR-VOSNAL MONDJUK! KÉSŐN	JÖVEN-DÖBELI, MÁTKA	LES-HATÁROK!	ÁBÉCÉNK MÁSODIK BETŰJE	ENERGIA, RÖVIDEN KÁBITO-SZER	TOKAJ HIRES BORA TOVÁBBÁ		EZEN A MÓDON EMBERI TÁPLÁLÉK	RÉGI, ELAVULT MÁSHOYA TÖLTŐ
A VICC POÉNJA								DEHOGYI ALÉLT	TÓNINAK IS BECÉZIK
ÉLETŰT A LÁB ÍZÜLETE				SZÍNES-FÉM CSÍPÓS		LUSTA, HENYE ERESZKE-DIK AZ ÚT		FIZETÉSI RÉSZLET SOVÁNY LÓ	
			SZABVÁ-NYOS ELEM ODAÁT			FÉM TO-MEGÁRU LENTEBBI HELYRE		KÖZE-LEDEK HAJÓFAR	
BAR, RÖVIDEN ÉNEKLŐ SZÖCSKA		KLUB EGYEDE TRAKTOR ELEJEI		NÖVÉNYI FORRÁZAT FÁNK FELEI		FÁSULT OSZTRÁK ÉS SVÉD AUTÓJEL			
GOMBÓC MESEHŐS				NAGYON SAJNÁL A KÖRHÁZ JELE			SZE-KERCE MEGA-RÖVIDEN		
MEZŐGAZ-DASÁGI MUNKA								MELY IDŐ-PONTTÓL?	

GIB díjasok 2010



A Vasutasok Szakszervezete Gépészeti Intéző Bizottsága immár hagyományosan idén is a Zamárdiban megtartott szakmai képzés keretében adta át a GIB-díjakat.

2010-ben *Hajdú Lajos*, Szeged Gépészeti Főnökség Alapszervezet szb-elnöke, *Balogh Attila*, Záhony Műszaki Kocsiszolgálat Alapszervezet szb-titkára és *Bagdi Gyula*, az Északi Fenntartási Műhely Alapszervezet tisztségviselője érdemelte ki a díjat. Gratulálunk!

Osztrák-magyar együttműködés

60 TEHERKOCSI KARBANTARTÁSRÓL ÍRT ALÁ MEGÁLLAPODÁST A MÁV-GÉPÉSZET ZRT. ÉS AZ OSZTRÁK TULAJDONÚ MÁV-TISZAVAS Kft. (2010. SZEPTEMBER 1-JÉTŐL TS HUNGARIA Kft.).

Újabb állomásához érkezett a MÁV Csoport és az Osztrák Szövetségi Vasút (ÖBB) szakmai együttműködése. Az osztrák tulajdonú, miskolci székhelyű MÁV-TISZAVAS Kft., az ÖBB vasúti jármű fenntartási cégének leányvállalata és a MÁV Zrt. hasonló feladatokat ellátó leánytársasága, a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. vezetői 60 teherkocsi karbantartásáról írtak alá megállapodást. Az együttműködés során a MÁV-GÉPÉSZET Zrt. ezen teherkocsik fővizsga-javítását 2010 végéig végzi el.

Magyar Vasutas

A Vasutasok Szakszervezetének Lapja

– Kiadja és terjeszti:

A Vasutasok Szakszervezete; www.vsz.hu;

E-mail: vsz@t-online.hu – Felelős kiadó: **Simon Dezső**, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke; Főszerkesztő: **Karácsony Szilárd**, (magyarvasutas@vsz.hu) a Vasutasok Szakszervezetének alelnöke; Művészeti vezető: **Károlyi Marianna**; Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8; Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622; Nyomdai előkészítés és nyomás: Filmhíradó Mozgóképműhely és Reklám Kft.: 06/70-315-7815, E-mail: kapcsolat@filmhirado.hu, www.karolyireklam.hu;

ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 900 Ft/év

Rail Cargo Hungaria Zrt. KÜT hírek

2010. SZEPTEMBER 9-ÉN ÜLÉSEZETT AZ RAIL CARGO HUNGARIA ZRT. KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCSA. AZ ÜLÉSEN A MUNKÁLTATÓ KÉPVISELETÉBEN **MÁSA BEÁTA** HUMÁN IGAZGATÓ TÁJÉKOZTATÓT TARTOTT A VÁLLALAT 1-7. HAVI LÉTSZÁM, TÚLÓRA, SZABADSÁG KIADÁS, EGÉSZSÉGMEGŐRZŐ PROGRAM VALAMINT A SZOCIÁLIS SEGÉLYKERET IDŐARÁNYOS FELHASZNÁLÁSÁRÓL.

Mint elmondta, döntés született a korengedményes nyugdíjazásról, mely szerint az év második felében azokat a kollégákat, akik megfelelnek a feltételeknek – igényelte, a vezetője engedélyezi, és a megfelelő szolgálati idővel rendelkeznek – hozzájárul a nyugdíjazásukhoz. Ez a vállalatnál ötvenöt munkavállalót érint, amelyre az anyagi feltételek is adóttak.

A KÜT döntött arról, hogy az Európai Üzemi Tanács létrehozását előkészítő Különleges Tárgyaló Testületébe delegálja **Juhász Csaba** KÜT tagot, így az RCH-nak négy képviselője lesz a testületben.

2010. szeptember 21-én delegáló értekezletet hív össze az RCH KÜT, amelyen megtörténik a teljes Központi Üzemi Tanács tizenhárom tagra való kiegészítése, tekintettel arra, hogy a Szombathelyi Területi Üzemeltetési Központnál sikeresen véget értek az üzemi tanácsi és munkavédelmi képviselő választások.

Az ülésen többek közt a rendkívüli élethelyzetbe került munkavállalók segélyezését is megtárgyalta a testület.

Zubály Bertalan,
KÜT elnök

Másodszor is bizonyítottunk Szombathelyen

A MÁRCIUSINÁL JOBB EREDMÉNYT SIKERÜLT ELÉRNI A RAIL CARGO HUNGARIA ZRT. SZOMBATHELYI TERÜLETI ÜZEMELTETÉSI KÖZPONT 2010. AUGUSZTUS 23-A ÉS 26-A KÖZÖTT MEGTARTOTT VÁLASZTÁSOKON. A VSZ JELÖLTEK ÁLTAL MEGSZERZETT MANDÁTUMOK SZÁMA UGYANANNYI, MINT TAVASSZAL – A LEHETSÉGES KILENCBŐL NYOLC AZ ÜZEMI TANÁCSBAN ÉS NYOLC A MUNKAVÉDELMI BIZOTTSÁGBAN IS –, DE A BELSŐ TARTALOM JELENTŐS JAVULÁST MUTAT. MINDKÉT ESETBEN AZ ELSŐ NYOLC MANDÁTUMOT SZEREZTE MEG A VSZ JELÖLTJE, ÉS CSAK A KILENCEDIK HELYEN VÉGZETT NEM VSZ-ES.

A szavazati arányok tekintetében az üzemi tanács választásokon a VSZ jelöltjei kapták az összes leadott szavazat 53,8%-át, a munkavédelmi képviselő választásokon a 61,3%-át. Köszönjük minden jelöltnek, hogy vállalták a megmérettetést és gratulálunk a megválasztottaknak!

A választási eredményekből látszik, hogy márciushoz képest mindkét területen növelni tudtuk a VSZ-re leadott szavazatok arányát. Ezzel elértük, hogy a VSZ-nek döntő támogatottsága van a szombathelyi TUK-on. Ez a támogatottság a munkavédelem területén még kimagaslóbb. A másik nagyon fontos eredmény, hogy a választók megmutatták: ezen a területen is lehet egy fordulóban eredményes voksolást tartani.

Mindezen eredményekhez gratulálunk a választóknak is, és köszönjük minden közreműködő áldozatos munkáját.

ZR.

A MAGYAR VAS- UTAS VASÚTVÁLLALA- TOK VEZETŐIT BEMU- TATÓ SOROZATÁBAN EZ ALKALOMMAL A RAIL CARGO HUN- GARIA ZRT. ELSŐ EMBERÉT, KOVÁCS IMRÉT KÉRDEZTÜK MUNKÁJÁRÓL.

– Ön a kezdetektől a Rail Cargo Hungaria megalakulá-
sáig vezetőként vett részt a ma-
gyar vasúti áru fuvarozás átala-
kításában. Összefoglalná a fo-
lyamatot?

MÁV Cargo Zrt. ve-
zérigazgatójának ne-
veztek ki.

– 2008 óriási vál-
tozásokat hozott a tár-
saság életében.

Egyrészt janu-
árban a tár-
ságot megvá-
sárolta az
ÖBB, majd
az év máso-
dik felében
hazánkat is
elérte a világ-
gazdasági vál-
ság, ami a vas-
úttársaságok
közül Önöket
érintette a
legjobban.



a trakciós költségek és a
pályahasználati díjak.
Munkaszervezetünk, esz-
közrendszerünk és folya-
mataink 2009-ben
megkezdett és
részben már
végre is haj-
tott átalakítá-
sa olyan mély-
reható volt,
hogy idén ta-
vasszal meg
kellett állapíta-
nunk: új fejlődé-
si korszak határá-
hoz érkeztünk.
Annak érdeké-
ben, hogy a vál-
lalat minő-
ségében bekö-
vetkezett vál-

flottánk már huszonkilenc
vontatóból áll majd. Ősszel be-
érnek az informatikai fejleszté-
sek eredményei, közvetle-
nebb, pontosabb és egysze-
rűbb lesz kapcsolatunk meg-
rendelőinkkel. Ez olyan szol-
gáltatásokat tesz lehetővé,
amelyek révén tovább erősí-
thetjük pozícióinkat a magán-
vasutakkal folytatott piaci ver-
senyben.

– Ehhez mozdonyvezetőket
is foglalkoztatniuk kell.

– Több mint száz moz-
donyvezetőt vettünk fel és
igen nagy örömmel szolgál,
hogy új kollégáink jól érzik
magukat nálunk és azt a magas
színvonalú teljesítményt nyújt-
ják, amelyet elvártunk tőlük.
Egy országos lefedettséget biz-

Díszpolgárrá választották Záhonyban

– 2003-ban bíztak meg a
MÁV Rt. Áru fuvarozási Üzlet-
ágának irányításával.

A cél az volt, hogy haté-
kony szervezetet alakítsak ki,
hiszen akkor már számítani le-
hetett a vasúti liberalizációra
és erre az ÁFU-t is fel kellett
készíteni. A feladat minden
energiámat lekötötte, mert –
ha nem is egy időben – én ko-
ordináltam az üzemeltetés, a
kereskedelem, a kontrolling
és az áru fuvarozási bevétel-
ellenőrzési területeket.

Ebben az időszakban vezet-
tük be az áru fuvarozási tevé-
kenység EU-normák szerinti
szabályozásának való megfele-
lést is. Egy idő után logikus lé-
pés volt, hogy a MÁV üzletágot
önálló társaságba szervezzük
ki. A MÁV Cargo Zrt. 2006. ja-
nuár elsejétől lett önálló vállá-
lat. A MÁV Cargo Zrt. kereske-
delmi és üzemeltetési vezér-
igazgató-helyetteseként azon
dolgoztam, hogy a vállalat ak-
kori technológiai színvonalá-
hoz képest viszonylag kevés
emberrel olyan szolgáltatáso-
kat tudjon nyújtani a megren-
delőinek, amelyek alapján
azok hosszútávú szerződéseket
kössenek velünk.

Amikor aztán a privatizá-
ció a fő feladatunkká vált, ezek
a szerződések jelentős mérték-
ben növelték a cég értékét.
Kozák Tamás távozása után az
a megtiszteltetés ért, hogy a

– Igen, a válság már a pri-
vatizációs szerződés brüsszeli
jóváhagyása előtt a nyakunkon
volt. A forgalom visszaesése
meghaladta a húsz százalékot.
A privatizáció befejezése után
pedig át kellett állnunk a mű-
ködés és a gazdálkodás merő-
ben más megközelítésére,
anyavállalatunk új gondolko-
dás módjára. És ez volt a sze-
rencsénk. 2009 első félévében
a hatékonyság és a szinergiák
bázisán egyesítettük erőinket a
Rail Cargo Austria-val. Létre-
hoztuk közös „vagon-pool”-
unkat, amely harmincezer
egységből áll és minden elkép-
zelhető fuvarozási igény szá-
mára a megfelelő eszközt biz-
tosítja ügyfeleinknek. Egyesí-
tettük üzleti kapcsolatrendsze-
rünket, elkezdtük az átadási
pontok és a járatok optimalizá-
lásának, valamint Magyaror-
szág és Ausztria között a határ-
megállás nélküli közlekedés
feltételeinek kialakítását.
Azonnal nekiláttunk az infor-
matikai korszerűsítésnek is,
amelynek első eredményei az
idén érnek be. A részben a vál-
ság miatt felgyorsított integrá-
ció látványos eredményeket
hozott.

A visszaesés az ipari kibo-
csátás csökkenése miatt elke-
rülhetetlen volt, veszteségeket
kellett elszemvedni, de az erők
egyesítésével kétszámjegyű
eurómilliók megtakarításokat
értünk el a két vállalatnál.
Mindezt úgy, hogy növekedtek

tozásokat láthatóvá tegyük
megrendelőink számára, új
nevet vettünk fel: március óta
Rail Cargo Hungaria néven
folytatjuk tevékenységünket.

– A vasút liberalizációjának
hazánkban a legszembetű-
nőbb jele, hogy néhány éve
megjelentek a magántársasá-
gok az áru fuvarozási piacon.
Őnök hogy tekintenek rájuk?
Konkurencia, vagy nem egy
„ligában” fociznak?

– Kemény konkurenciát je-
lentenek, ami természetes, hi-
szen a verseny a liberalizáció
lényege. A különbség az, hogy
a magánvasutak nem biztosíta-
nak országos lefedettséget, az
irányvonalakra összpontosíta-
nak, amelyeket alacsony általá-
nos költségek mellett is gazda-
ságosan üzemeltetni tudnak. A
Rail Cargo Hungaria ma Ma-
gyarországon az egyetlen vas-
úttársaság, amely teljes szolgál-
tatási palettával az országban
mindenütt az ügyfelek rendel-
kezésére áll. Egyedül mi vi-
szünk el egyes kocsiforgalmat
is, amely a magyar gazdaság
számára alapvető fontosságú
szolgáltatás, és amelynek fenn-
tarthatóságát a vasúti kiszolgáló
tevékenységek díjainak ter-
vezett emelése most komolyan
veszélyezteteti. Továbbá idén ki-
alakítottuk saját vontatási ké-
peségünket, hogy alkalmaz-
kodni tudjunk megrendelőink
igényeihez. 2009 végén tizen-
nyolc korszerű Taurus mozdo-
nyunk volt, 2010 végére önálló

tosító, korszerű vasúti áru fuva-
rozó vállalat önálló vontatás
nélkül olyan, mint a szekér ló
nélkül. A vasúti értékteremtés
alapvető tevékenységét tehát
mindenképpen ki kellett alakí-
tani. Büszkéek vagyunk a moz-
donyainkra és a mozdony-
vezetőinkre. Csak velük együtt
vagyunk valódi vasútvállalat.
Emellett nyilvánvaló, hogy
még nagyon sokáig és nagyon
jelentős mértékben szüksé-
günk lesz külső vontatási szol-
gáltatásokra. Az eddig beszer-
zett mozdonyaink kapacitása
vontatási igényeinknek csak
egy részét fedezi.

– 2009-ben a városként hu-
szadik születésnapját ünneplő
Záhony díszpolgári címmel
tüntette ki.

– Nagy megtiszteltetésnek
érezem, hogy záhonyi polgár-
nak tekinthetem magam. Az
ország másik határának szélén,
Sopronban nőttem fel, átér-
zem ennek a speciális helyzet-
nek minden elemét. Záhony
fejlődését fokozott figyelem-
mel kísérem, még jobban kon-
centrálok ottani tevékenysé-
günkre és az ott élők érdekei-
re. Ezért sem véletlen, hogy a
Rail Cargo Hungaria Záhony-
ban a legutóbbi Területi Üze-
meltetési Központot hozott
létre és ahhoz is van némi kö-
zöm, hogy az idén – hosszú
idő után újra – kezdeményezé-
sünkre nem Nyíregyházán, ha-
nem Záhonyban rendeztük
meg a térségben dolgozó vas-
utasok számára a 60. Vasutas-
napot.

Komiljovics Máté

Záhonyból Budapesten át Bécsbe

ZUBÁLY BERTALAN, A RAIL CARGO HUNGARIA KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS VSZ ÁLTAL DELEGÁLT ELNÖKE (KÉPÜNKÖN) A 60. VASUTASNAPON A CARGO SZOLGÁLATÁÉRT KITÜNTETÉS BRONZ FOKOZATÁT VEHETTE ÁT.

– *Először is engeddd meg, hogy a Magyar Vasutas olvasói nevében is gratuláljak a kitüntetésedhez.*

– Köszönöm. Azt gondolom, ebben a kitüntetésben, elismerésben benne van a családom, a munkatársaim és természetesen minden kollégám munkája is.

– *Mozgalmas nyarad lehetett, hisz mint a bevezetőben is említettük, a vasutasnapi kitüntetés mellé egy más jellegű feladatot is kaptál, nevezetesen tagja lettél a Rail Cargo Austria Európai Üzemi Tanács különleges tárgyaló-testületének.*

– A döntést a delegálásról már hónapokkal ezelőtt meghozta a Központi Üzemi Tanács. Jelenleg a Különleges Tárgyaló Testületben a Rail Cargo Hungaria részéről négyen vagyunk.

A következő hónapok feladata, hogy előkészítsük az Európai Üzemi Tanács működésével kapcsolatos megállapodásokat, megteremtsük működési feltételeit. A tanács székhelye Bécs lesz, az irányítás is oda kerül. Az osztrák kollégák már felkészültek, az érdemi munka valószínűleg szeptemberben kezdődik.

– *Itthon a Rail Cargo Hungaria Központi Üzemi Tanácsának elnöke vagy. Milyen feladataitok vannak?*

– A Munka törvénykönyve által biztosított jogszabályokat gyakoroljuk. Ezen kívül tartjuk a Rail Cargo Austria és a MÁV-nál, valamint leányvállalatainál működő Központi Üzemi Tanácsokkal a kapcsolatot. Sajnos az utóbbi hónapok rendkívüli időjárása miatt bekövetkezett károk a KÜT-nek is sok munkát adtak. Újra kellett gondolnunk az ideai segélyezési rendszerünket, amelyet a munkáltatóval közösen meg is oldottunk. A károsultaknak jelentős anyagi és tárgyi segítséget tudtunk nyújtani. Húszmillió forintot fordítunk ilyen célokra, segélyezésre.

– *A záhonyi átrakókörszet térségében található Ajakon születél és ott is élsz. Ajak vasutas település, gondolom anno egyértelmű volt, hogy a vasútnál fogsz dolgozni.*

– Az nem volt egy percig sem kérdés, hogy a vasutat választom. Az édesapám is, de a családban is sok vasutas volt. Egyébként már az iskoláim nagy részét is a vasút kötelékében végeztem. Jelenleg is Záhonyban dolgozom, mint művezető.

– *Miben látod Záhony és térségének felemelkedését?*

– Záhony mindig is meghatározó szerepet töltött be, még akkor is, ha a forgalom némileg lecsökkent. Vannak biztató jelek, a válság mélyéről már elmozdultunk. A kormányzati segítséggel elindított több mint 30 milliárdos beruházási projekt segíthet abban, hogy Záhony nagyobb forgalmat bonyolíthasson le. Nekünk a konkurenciát a szlo-



vák Tiszacsernyő jelenti. Ha további kedvezményeket biztosítana a kormányzat, minden tekintetben olcsóbbak lehetnénk szomszédunknál. Úgy gondolom, Záhonyban van jövője. Továbbra is a kelet kapuja vagyunk.

– *Az elmúlt napokban a szombathelyi és a márciusi Üzemi tanács-választások eredményei is azt mutatják, hogy a VSZ a legtámogatottabb szakszervezet a Cargonál. Minek tulajdonítod a VSZ sikerét?*

– Kétségtelen, hogy az utóbbi két választást a Vasutasok Szakszervezete megnyerte. Ez köszönhető annak, hogy a VSZ mindig a megállapodásra törekszik és a munkahelyek megtartását tűzi ki fő célként. Azt is tudjuk, hogy a lehetőségeink nagyon behatároltak, itt kell megkeresni azt az optimális helyzetet, amely még elfogadható a munkavállalók számára. Mi reális célokat tűzünk ki magunk elé úgy, hogy a döntések előtt megkérdesszük a testületeket, akiket pedig a dolgozók választottak meg. Kiszámítható szakszervezeti politikát folytatunk.

– *Látsz valamilyen változást azóta, hogy kikerültetek a MÁV „fennhatósága” alól? A munkavállalók mit érzékeltek abból, hogy privatizálták a társaságot?*

– A nagy változás az, hogy a Rail Cargo Hungaria kint van a piacon, versenyhelyzetben van, és ebben a környezetben kell dolgoznunk. A magánvasutak nagy konkurenciát jelentenek. Minőségi munkát kell végeznünk, de ezt várja el tőlünk a tulajdonos is. Mögöttünk már nincs állami szerepvállalás, segítség. Ezt minden munkavállaló tudja, érzékeli. A vállalatnál egyébként is gőzerővel folyik az informatikai fejlesztés, valamint a működés modernizációjának átfogó programja. Ez nagyban átalakítja a vállalat

technológiai folyamatait is. Nehéz időszak elé nézünk.

– *Véleményed szerint milyenek a munkaügyi kapcsolatok a társaságnál?*

– Röviden szólva, jók. A vasútnál működő társaságok közül büszkén mondhatom, hogy a miénk a legjobb Kollektív Szerződés. Ez az egyik legfontosabb.

A másik, hogy ez egy kisebb és átlátható vállalat. Nincs nagy távolság a vezetés és a munkavállalók között. Gyakoribbak a dolgozói fórumok mint a MÁV-nál, így közel kerülnek a dolgozók a vezetőkhez. A vezérigazgató ajtaja mindenki előtt nyitva áll. A VSZ a tárgyalásokon kemény, de igazságos és kiszámítható partner.

– *Mesélj egy kicsit családodról és egyik kedvenc hobbidról, a különböző vasutas relikviák gyűjtéséről.*

– Nős vagyok, a feleségem Ajakon a helyi óvodában dolgozik. Három gyermekem van. A nagyobbik lányom a férjével és májusban született unokámmal Dunakeszin, az ikrek pedig Budapesten élnek. A kisebbik lányom az Unilever Magyarország Kft-nél, a fiam a BRFK Közlekedési Főosztályánál dolgozik.

A munkámhoz elsősorban a feleségem és természetesen a gyerekeim nyújtják a biztos családi hátteret. Nélkülük ez nem lenne lehetséges.

Szeretem a sportot, ezen belül is a labdarúgást, amelyet a mai napig versenyszerűen folytatok a térség öregfiúk bajnokságában. Gyűjtöm a vasutas könyveket, relikviákat, van belőlük bőven.

Az ajaki hagyományörző fesztiválon minden évben külön standon kiállítást rendezünk, melynek igen nagy a látogatottsága. Lakóhelyemen a helyi önkormányzati képviselő testületnek is tagja vagyok, teszek a településért, támogatom minden jó kezdeményezést. Hónapokkal ezelőtt a segítségemmel alakítottuk meg a Vasutasok Szakszervezete helyi nyugdíjas szervezetét, ma már több mint hetven tagjuk van, jól dolgoznak, és úgy érzem, volt értelme munkánknak.

Komiljovics

Átírányítás, helyettesítés szabályai

E HAVI SZÁMUNKBAN AZ ÁTÍRÁNYÍTÁSSAL FOGALKOZUNK. MI MINŐSÜL ÁTÍRÁNYÍTÁSNAK, MIKOR RENDELHETŐ EL, MENNYI LEHET AZ ÁTÍRÁNYÍTÁS MAXIMÁLISAN ELRENDELHETŐ MENNYISÉGE, HOGYAN KELL ÉRTELMEZNI A „MÁS MUNKAFELADATOK ELLÁTÁSÁT”? EZEKET ÉS SOK MÁS ÁTÍRÁNYÍTÁSSAL KAPCSOLATOS KÉRDÉST VÁLASZOLUNK MEG AZ ALÁBBI-
AKBAN.

Az átírányításra vonatkozó szabályokat az Mt. 83/A. §-a tartalmazza. Átírányítás leggyakrabban munkavállaló helyettesítéskor történik.

A szabály szerint nem minősül munkaszerződés-módosításnak, ha a munkavállaló a munkáltató működésével összefüggő okból ideiglenesen a munkáltató utasítása alapján, eredeti munkaköre helyett, vagy eredeti munkaköre mellett más munkakörbe tartozó feladatokat lát el.

A hétköznapi életben átírányítás esetén a munkaköri feladatok szétosztásáról beszélünk, ilyenkor egy vagy több munkavállaló átveszi a munkaköri feladatokat.

A fogalmi meghatározásból kiemelendő, hogy az átírányítás a munkáltató egyoldalú intézkedése (utasítása) alapján történik úgy, hogy a munkavállaló ideiglenesen a munkaszerződésben meghatározott munkaköre helyett vagy mellett más munkaköri feladatokat is ellát.

Ebben az esetben tehát átmenetileg a saját munkafeladatokon kívül részben vagy egészben más munkafeladatok elvégzése is kötelezettségévé válik.

A munkáltató egyoldalú intézkedésének az a törvényi korlátja, hogy az átírányítás a munkavállalóra nézve – különösen beosztására, képzettségére, korára, egészségi állapotára, vagy egyéb körülményeire tekintettel – aránytalan sérelemmel nem járhat.

Az átírányítás várható időtartamáról a munkavállalót tájékoztatni kell. Az átírányítás alapján végzett munkavégzés időtartama – kollektív szerződés eltérő rendelkezésének hiányában – nem ha-

ladhatja meg naptári évenként a 44 munkanapot. A kollektív szerződés tehát a 44 munkanapos időkorláttól eltérhet, ami azt jelenti, hogy ezt a mértéket csökkentheti, de növelheti is. Az egy naptári éven belül több alkalommal elrendelt átírányítások időtartamát össze kell adni. Ha az átírányítás időtartama 1 munkanapon belül a 4 órát meghaladja, azt 1 munkanapnak kell számítani.

A más munkahelyen, munkakörben történő munkavégzésre vonatkozóan az Mt. egy nagyobb korlátot is felállított: egy naptári éven belül az átírányítás, a kiküldetés, a kirendelés és a munkáltatók között ellenszolgáltatás nélkül létrejött megállapodás alapján más munkáltatónál történő munkavégzés időtartama együttesen a kollektív szerződés eltérő rendelkezése hiányában a 110 munkanapot nem haladhatja meg.

Más munkafeladatok ellátása

Ha a munkavállaló eredeti munkakörre helyett más munkakörbe tartozó feladatokat lát el, az átírányítás időtartamára a ténylegesen végzett munka alapján illeti meg a díjazás, de ez nem lehet kevesebb a munkavállaló átlagkereseténél.

Ha tehát az átírányított munkavállaló a munkaszerződés szerinti munkakörében alkalmazott besorolás szerinti bére alacsonyabb, mint az a munkaköri besorolás szerinti bér, amit az átírányítás során ellát, a ténylegesen végzett munka alapján kell a munkabérét számfejtteni.

Vegyünk egy példát. Ha egy munkavállaló besorolás szerinti személyi alapbére 1000 Ft/óra, és öt napig egy olyan munkakör feladatait kell betöltenie, amelyben a besorolás szerinti bér 1500 Ft/óra, a teljes, vagyis a nyolcórás foglalkoztatás időtartamára 8x1500 Ft, azaz 12000 Ft/napot kell figyelembe venni, ez öt munkanapra 5x12000 Ft, azaz 60000 Ft a teljes átírányítás időszakára fizetett átírányítás összege.

Más a helyzet, ha a munkavállaló saját munkaköri feladatai mellett más munkakörbe tartozó feladatot is ellát. Ez esetben az átírányítás időtartama szerinti díjazása a ténylegesen végzett feladatok arányában illeti meg. Meg kell tehát állapítani a más munkaköri feladatok ellátásának arányát a napi teljes munkaidőt tekintve.

Ha a munkavállaló eredeti munkaköre helyett más munkakörbe tartozó feladatokat lát el, az átírányítás időtartamára a ténylegesen végzett munka alapján illeti meg a díjazás, de ez **nem lehet kevesebb a munkavállaló átlagkereseténél.**

Ha például a munkavállaló saját munkaköri feladatai elvégzése mellett más munkaköri feladatokat is ellát, és ennek aránya adott esetben 50%-os, a nyolcórás napi teljes munkaidő felére, tehát négyórás időtartamra – a munkaszerződése szerint alkalmazott – személyi alaphétt kell figyelembe venni, tehát négyszer 1000 Ft-ot, vagyis a 4000 Ft/napot, a munkaidő másik négyórás időtartamára pedig az átírányítással ellátott munkakör besorolási bérét, vagyis 1500 Ft/órát. Ennek szorzata 4x1500 Ft, vagyis 6000 Ft/nap. A szóban forgó esetben összesen 10000 Ft/nap a figyelembe vehető bér. Az átírányítás 5 napos időtartamára fizetendő összeg 50000 Ft.

Ha a munkavállaló a saját munkaköri feladatok ellátása mellett oly módon végez más munkakörbe tartozó feladatokat, hogy a két munkakörbe tartozó munkavégzés időtartama nem különíthető el, a munkavállalót a munkabérén belül külön díjazás helyett helyettesítési díj illeti meg.

Nagyon gyakran előfordul, hogy a munkavállaló részben vagy egészben úgy végez más munkaköri feladatokat, hogy saját munkaköri feladatait is ellátja, e többlet munkavégzés időtartama azonban nem különíthető el a saját munkaköri feladatainak ellátására fordított munkaidőtől. Ebben az esetben a munkavállalót helyettesítési díj illeti meg.

A helyettesítési díj megállapításának nem előfeltétele az, hogy a munkavállaló a megnövekedett munkafeladatait jelentős többletteleher mellett végezze. Önmagában véve az a körülmény, hogy a saját munkaköre mellett más munkakörbe tartozó feladatot is ellát, megalapozza a helyettesítési díjra való jogosultságát.

A helyettesítési díjról a jogszabály nem állapít meg mértékeket. Azt azonban igen, hogy a helyettesítési díj mértékét az átírányítás alapján végzett munkára irányadó díjazás alapulvételével kell megállapítani.

Dr. Kurucz Szilvia

Helyesbítés. A Magyar Vasutas 2010. nyári duplaszáma 22. oldalán megjelent „Küzdelem a szegénység és a kirekesztés ellen” című cikkünk szerzőjének Kollár Sándort tüntettük fel. A cikk szerzője helyesen Kollár Sándorné. Minden érintettől és az olvasóktól ezúton kérünk elnézést.

Szerkesztőség

A szegediek felkészültek a kihívásokra

A VSZ Szegedi Területi Képviselői Zsuzsanna augusztus 26-28. között megtartotta éves továbbképző oktatását, értekezletét az alapszervezeti titkárok részvételével.

A résztvevők meghallgatták a VSZ elnöke és al-

elnökei előadásait a szakszervezeti munka aktuális kérdéseiről és megbeszéltek a feladatokat.

Kiemelt szerepet kapott a VSZ XVII. kongresszusára való felkészülés jegyében az alapszervezeti választások megtartása és a Kongresszusi dokumentu-

mokkal kapcsolatos vita. A résztvevők megállapodtak a kongresszusi küldöttkeret területi felosztásáról.

Meghatározták a területi képviselő 2011. februári választói küldötttervezet szavazati jogú résztvevőinek számát.



A továbbképzés jó hangulatban és eredményesen zajlott le.

Sebők Tamás, VSZ TK vezető, Szeged

Megérdemli az ingyenreklámtól a kőszegi Csikar Csárda, mely a képzéssel összekötött testületi ülésünk helyszíne volt.

Könnyen megközelíthető helyen, házias kosztal, már-már osztrákos körülményekkel, de még magyar árakkal várt bennünket **Wurst Sándor**, a konferen-



Kellemest a hasznossal

cia-központként is működő panzió tulajdonosa.

Nem ok nélkül szervez ide közös programokat (oktatások, konferenciák) az Osztrák Szakszervezeti Szövetséggel (ÖGB) az MSZOSZ nyugat-dunántúli régió képviselővezetője, **Horváth Csaba**, aki érdekes előadást tartott az MSZOSZ és általában az érdekvédelem helyzetéről.

A 2010. augusztus 25-26-án megtartott képzés során nagy érdeklődéssel vártuk a VSZ teljes „vezérkarának” mondanivalóját. Huszonhét alapszervezetünket harminchat tisztségviselő képviselte az eseményen. Különösen azoknak jelentett nagy élményt a találkozás a vezetőinkkel, akik most ve-

hetek részt először ilyen rendezvényen. **Simon Annamária**, a Jogpont Hálózat menedzsere vidám kommunikációs tréningje sokat segített mindannyiunknak, hogy megtaláljuk a közös hangot. Erre és egy jó adag bölcsességre is szükségünk volt ahhoz, hogy egy nyílt titkári testületi ülés keretében a huszonhét alapszervezet között eloszszuk a tizenegy kongresszusi küldött helyet.

A sok információ, vita, és a vacsora feloldozásában is sokat segített az esti városnéző séta, valamint a szőlőtermelők helyi képviselőivel lefolytatott interaktív termékbemutató!

Papp Zoltán

VSZ TK vezető, Szombathely

Kihelyezett titkári értekezlet Dombóvár Gunaras-fürdőn

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Képviselői 2010. augusztus 25-26-án tartotta 2 napos titkári értekezletét Dombóvár Gunaras-fürdőn. Az értekezlet napirendjén főleg az alapszervezeti választásokkal kapcsolatos feladatok szerepeltek.

Horváthné Czindery Zsuzsanna, a VSZ Pécsi Területi Képviselői vezetője köszöntője után **Zlati Róbert**, a CARGO Szakmai Képviselői vezetője tájékoztatta a CARGO-nál várható átszervezésekről.

Kora délután **Karácsony Szilárd** alelnök ismertette a választásokkal kapcsolatos feladatokat, és részletesen bemutatta az alapszervezeti választás menetét.

Késő délután (képünkön) a Pécsi Területen lévő négy Forgalmi Csomópont – Pécs, Dombóvár, Kaposvár és Nagyka-

nizsa – vezetői bemutatták a Forgalmi Csomópontokon végzett munkát és a várható szervezési intézkedéseket. **Szabó Gyula**, a VSZ Forgalmi Szakmai Képviselő-



let vezetője ismertette a forgalommal kapcsolatos feladatainkat.

A második napon a testület megtárgyalta és elfogadta a Vasutasok Szakszervezete XVII. Kongresszusa küldötteinek a Pécsi Területet érintő hétfős keret felosztását az alapszervezetek között.

Ezt követően **Simon Dezső** VSZ-elnök tartott vitaindító előadást a Vasutasok Szakszervezete érdekvédelmi munkájáról, majd **Meleg János** alelnök bemutatta a Vasutasok Szakszervezete XVII. Kongresszusa Programtervezetét, melyről vitát kezdeményezett.

Befejezésként **Fogl Zoltán** alelnök tájékoztatót tartott a Gazdasági Társaságok területén folyó érdekvédelmi munkájáról, és a várható átszervezésekről.

A kihelyezett értekezlet jó hangulatban zajlott, a résztvevők értékes tapasztalatokkal gazdagodva tértek haza.

Az ízletes vacsoráról **Dr. Kotter József** TEB Szakmai Képviselői vezető, a jó hangulatról **Kövesdi Tamás** tisztségviselőnk gondoskodott. Köszönjük!

Horváthné Czindery Zsuzsanna

VSZ TK vezető, Pécs

2010. augusztus 29. és szeptember 1. között a VSZ Cargo és Start szakmai képviselőinek tisztségviselői oktatáson vettek részt a VSZ üdülőjében, Zámárdiban. A szinte végig hideg, esős időjárásnak köszönhetően esténként (éjszaka) is az étterembe behúzóda beszélgettünk, mulattunk, jobban megismertük egymást, összekovácsolódtunk. A viharos szél miatt hatalmas hullámokon tartott hajókirándulás pedig arra adott példát, hogy megfelelő felkészültséggel mennyi minden leküzdhető.

ZR.

Tisztségviselő képzés 2010



élet bája címmel a tengerparti üdülőhelyek és a vasúthálózat kialakulását tárgyalja a 19. század végi Normandiában. A vasút megjelenése teljesen átalakította a régió életét, az elmaradott halászfalvakból üdülőhelyek lettek. *Bálint Péter* erdélyi vonatkozásainak élményeit osztja meg velünk. Sokat fázik, hiába tekeri papírba lábát, az

versének pesszimista végkövetkeztetése, hogy „a vonatsodrásnak ára van”, Necz Dániel úgy érzi, „mindig rossz helyen leszel valahol”, de Kukorelly Endre szerint „a vonat(ozás) megfelelő adagban szórakoztat”. Verset kapnak az



ÉDVŐZŐJUK A MŰHELYBEN

A Műhely azok helyszíne, akik együtt és örök belső szabadságot, nem csak most, nem csak holnap, nem tegnapért nyitnak azok szellemiségének fejlesztéséért formálhatók, akik kíváncsiak megismerésre, világra, a jelenre életért nélkülözhetetlennek tartják a megismerés folyamatát. A Műhely a viták színpontjait: hangvétel, meggyőződés, az értelem bizonyos kérdéseit illetően és ha/ahát foglalkoztat, egy létező szó és/vagy kifejezés megértését adhat meg a tudásunkban, vagy a megértés eléréséig kulcsfontosságú a világgal kapcsolatos kétségeink. Ezért fontos a folyamat a szöveg szemléltetése együttes jelenlét, a műhely szellemisége, hiszen és mi gondolkodás, tudásfejlesztés, ismeretek által megismerjük az új megismerés folyamatát.

IDÉZETEK

"A szervezetek, mert a kapcsolatok kiütemezett jelentőségű aktora részben egészen speciális szervezet is kapnak a megfigyelésben: (k) a >>-mizák<<., a nagy alkotó kerék."

Taubert innagjal azonban kátféleképpen volt, az időmértéket megdöntötte: állnak tartotta. A Boury-nét egészen önmegsejtő munkájuk állta meg.

[illegible]

AKTUÁLIS SZÁM

MŰHELY

Witka Kowal: A (nem) beleszedő • Szoboszlav Katalin: Az ember a kőzombian • Deák László: Kapcsolat • Új arat, forradalom, Csaba Margit, G. János László, Juhász Attila, Kallós Orsolya, Wadé János, Péntek Rita, Szepesi Attila, Tóth Imre és Zelenka Zoltán versei • Pálka Tünde prózája • Lengyel András: A kapcsolati háló mint szerkezet és médium • Műhely

Erről nyújt – főleg magyar vonatkozásban – némi áttekintést a Győrben megjelenő rangos kulturális folyóirat, a Műhely különszáma, amely Vonat címmel rövid írásokat, vélemények, esetek szép csokrát adja át az olvasónak. Magyar és külföldi szerzők művei, vers és próza, hagyományos és modern stílusok váltják egymást. Terjedelmük eltérő – *Mesterházi Mónika* háromsoros versétől 8-10 oldalas elbeszélésekig –, csak a tárgyuk közös: a vonat. Valóságos kötet ez a különszám, de nemcsak mennyiségében, hanem minőségében is példaértékű.

Ágh István versének címe – Karakószörcsők – egy furcsa neve miatt régi viccekben gyakran szereplő állomásra utal, amely mégis szép emléke lehetett fiatalságának. Ilma Rakusa a sebességet emeli ki, sok idézettel, közte Victor Hugo tájlátványával. William Carlos Williams a „mozdonyok táncához” ír nyitányt. Ki hinné, hogy Kipling, a Dzsungel könyve mellett az indiai mozdonyvezetőről is írt, még hozzá komoly szociológiai háttérrel? A vonatok messzire, más országok felé is vihetnek embereket: a háború utáni hontalanokat még a mozdony is „fájdalmas süvöltéssel” szállítja, Wilfred Owen verse a katonavonatokat búcsúztatja, de szó esik a kötetben 1944 tragikus esztendejének deportáló vagonjairól is. Dickenst már 1842-ben megihlette az USA vasútjainak fejlettsége, Tóth Krisztina viszont egy napjainkban őt ért vasúti sérelemről számol be. Márton László egy erdélyi utazás furcsa és nem túl kellemes élményeit osztja meg velünk. Szepesi Attila álmában kék, zöld vonatok robognak át az európai éjszakán, de fantáziája más világreszekre is elviszi. Michael Longley rövid költeménye „hosszú koporsónak” nevezi a kusettet, olasz útitársnői reneszánsz festményekre emlékeztetik. G. László

olyan mindenki által használt eredetileg szakkifejezések, mint retúr vagy átszállás, a szerzők általában vállalják nevüket, de van művésznév (*Tarzán Zéró*) is. *Ladik Katalin* több verset és egy novellát közöl vonatokról, *Géczi János* felteszi a kérdést: „*meddig indóház az elhagyott indóház?*”, aggódva a veszélyeztetett sínparókért is. Szeretettel ír a régi állomásokról, amelyekhez személyes élmények fűzik. Nagyon illeszkedik a gyűjteménybe *Tandori Dezsőnek* az írás és a vasút összefüggésének személyes kihatását – ő nemcsak olvasott, hanem írt is utazásai közben – vizsgáló emlékezése, *Jókai Annában* a mozdony fűtőgyermek kori emlékeket idéz. *Füzi László* egész életét végigkíséri a vonaton való utazás, bejáró diákként minden nap, eltávozáson lévő katonaként sajnos ritkábban rázatta magát a termes-kocsikon.

Szépirodalom után tanulmányok zárják a különszámot, mindegyik a vasúti élet törtéjének egy szeletét nyújtja át az olvasónak. *Horváth Nóra* Az elegáns

LY

őreg vasutas szerint „*Harmincnyolcban is ezek a vonatok jártak erre-félre, akkor még kályhával fűtötték*”. Móser Zoltán szokványos kérdéseket tesz fel: „*Hová visz a vonat? Honnan jön a vonat?*”, a válasz viszont meglehetősen általános: Valahová, valahonnan... Idézi magyar írók, költők szavait a vasútról Juhász Gyulától Mészöly Miklósig, akiket mind megigézett a vasút. Sajnos azok az állomások, amelyeken ezeket az örök szépségű sorikat papírra vetették, ma már nem tartoznak Magyarországhoz.

Kovács Krisztina tanulmánya is a vasút és irodalom témáját vizsgálja, filológizáló alapossággal elevenítve meg annak a kornak a technikai újdonság által teremtett újfajta tér- és időértelmezését. Kutatja a vonat szimbolikájának olvasási lehetőségeit, de nem feledkezik meg a vasúti építkezés uniformizáló hatásáról, amely különösen szembetűnő például az egykori monarchia állomásépületein. Külön fejezetet szentel a vasút, mint nászutak tartozéka magyar írók által gyakran ábrázolt epizódjának. Ugyanakkor ez a válságok terepe, mitikus tér és a világ totalitását megjelenítő közeg egyszerre. Nagy szerepe van a határátlépések ábrázolásának – talán egy bol-európai jövőben ez már csak érdekes netnek látszik majd!

Nem marad ki az áttekintésből a különszám végén a képzőművészetek vasúttal kapcsolatos terméséből való szemelgetés sem. *Wehner Tibor* írása *Zsemlye Ildikó* vonatsoyait elemzi, amelyek egyre dúsabb és elevenebb jelentésköröket bontakoztatnak ki, ahogy az idő rájuk rakódik, majd *Szunyogh László* kisplasztikáiban fedez fel vasúti vonatkozásokat, különös tekintettel Vonatablak tájjal című kettős kompozíciójára. *Sipos Gyula* a különszám befejezéseként *Giorgio De Chirico*, „az indóházak furcsa festője” munkásságáról ír. A nagy szürrealista még az olasz városi térre is becsempész egy gőzmozdonyt.

Mindenkinek, aki kapcsolatba került a vasúti közlekedéssel – amihez nem kell vasutasnak lenni, hiszen nincs ember, aki ne utazott volna vasúton – és mindenkinek, aki szereti az irodalmat, ajánljuk a Műhely különszámát.

Élvezetes és hasznos lesz lapozgatása!

Róbert Péter

(A KIADVÁNY A <http://www.gyorimuhely.hu/> INTERNETES
CÍMEN FELSOROLT KÖNYVESBOLTOKBAN VÁSÁROLHATÓ MEG, ILLETVE
MEGRENDELHETŐ A SZERKESZTŐSÉGTŐL
A SZERKESZTOSEG@GYORIMUHELY.HU E-MAIL CÍMEN, VAGY
A 96/326-845 TELEFONSZÁMON. SZERK.)

IDÉN ÜNNEPLI FENNÁLLÁSÁNAK TÍZ-ÉVES ÉVFORDULÓJÁT A MAGYAR VASÚTTÖRTÉNETI PARK, MELYET BUDAPESTEN AZ EGYKORI ÉSZAKI FÜTŐHÁZ TERÜLETÉN – 70 EZER NÉGYZETMÉTEREN – ALAKÍTOTTAK KI. A KIÁLLÍTOTT VASÚTI JÁRMŰVEK SZÁMA MÁR MEGHALADJA A SZÁZÖTVENET. MIVEL TÖBBSÉGÜK MAGYAR GYÁRTMÁNY, NEMCSAK A MAGYAR VASUTAKAT, HANEM A HAZAI IPART IS KÉPVISELIK.

Tíz éves a Vasúttörténeti Park

vántelki Főműhely gőzmozdonyjavító csarnoka és az Északi fűtőház közül az utóbbira esett a választás.

Bölcsék voltak a vezetők, akik ezt a döntést meghozták – jegyezte meg Szendrei András. Az 1996-ban bezárt Északi fűtőház ugyanis használható épületekkel, 34 állásos körfűtőházzal, fordítókoronggal és jó elrendezésű vágányhá-



Európa egyik legrangosabb, Közép-Európa egyedülálló vasúttörténeti emlékhelyének üzemeltetője a MÁV Nostalgia Kft., melynek vezetőjével, Szendrei András ügyvezető-igazgatóval a park létrehozásának történetéről, látnivalóiról, programjairól beszélgettünk. Az előzményekkel kezdte.

A hatvanas és a hetvenes években – helyi kezdeményezésekre – egyre gyakrabban mentettek meg és állítottak ki selejtezésre ítélt gőzmozdonyokat. Később a vasút muzeális értékű járművei iránti érdeklődés fokozódásával már felmerült az igény, hogy gondoskodjanak gyűjteményes jellegű megőrzésükről. **A kérdés az volt, hol, milyen formában, milyen pénzből valósuljon meg a gyűjtemény?**

Nagyon sok helység neve vetődött fel. Sokan a kihasználatlan Ó-Szolnok állomást javasolták egy leendő vasúti skanzen színhelyül, a város vezetői is lobbiztak érte. A közlekedéspolitikai főosztály 1971-ben intézkedett, hogy a MÁV Tervező Intézet készítsen tanulmánytervezetet a Közlekedési Múzeum számára. A terv szerint a skanzen a vasúti csomópont nagyszabású rekonstrukciójának harmadik lépcsőjeként kellett létrehozni. Felgyorsultak az események. A MÁV Vezérigazgatóság 1975 szeptemberében, az érdekeltek bevonásával helyszíni szemlét tartott. Egyetértően megállapították, hogy Ó-Szolnok állomás épületei olyan műemlékegyüttest alkotnak, mely bizonyos átalakítási, helyreállítási munkák elvégzése után nemcsak muzeális járművek kiállítására lesz alkalmas, hanem a magyar vasút forgalmi és pályaviszonyairól is hű képet adhat.

– A terv miért nem valósult meg?

– Mivel Szolnok állomás rekonstrukciójának a harmadik lépcsője elmaradt, a skanzen létesítéséről – a beruházásokhoz szükséges anyagi fedezet hiányában – le kellett mondani. Három évtized után döntöttek csak arról, hogy a fővárosban kell a skanzen helyét kijelölni. A két számításba jöhető hely, az Ist-



lőzattal rendelkezett. Minden adott volt ahhoz, hogy a ház 150 muzeális értékű járművet is befogadjon.

A MÁV a Magyar Vasúttörténeti Park megalakítására és működtetésére alapítványt hozott létre, okiratát 1999. november 12-én írták alá. Az alapkövetétel tíz nappal később, az ünnepélyes megnyitás 2000. július 14-én, az 50. Vasutasnapon volt. A parkot az alapítvány megbízásából a MÁV Nostalgia Kft. üzemelteti a társaság létszámába tartozó dolgozókkal. Az együttműködési megállapodás szerint az alapítvány kuratóriumának igényei alapján az üzemeltetést mi végezzük.

– A park működtetésében mi a szerepe a MÁV História Munkabizottságnak?

– Az 1984-ben alakult bizottság elvi és tudományos munkát végez. Most például azt kutatják, hogy melyek és hol találhatóak azok a muzeális értékű járművek, egyéb eszközök, amelyeket meg lehetne menteni.

– A tárolókban vannak még ilyenek?

– Nagyon sok. Csak itt, a volt Istvántelki Főműhely területén (de máshol is) több száz, a forgalomból kivont különböző típusú vagonokat tárolnak.

– A Vasúttörténeti Parkban hány vasúti jármű van kiállítva?

– Százötven. Ebből százharminc van felújítva. Nagyrészt olyan becses emlékek, mint az Orient Express faburkolatú szalonkocsija, amely 2012-ben lesz száz éves. Ez az egyetlen futóképes példány, 80 kilométer/óra sebességre van engedélyezve. Az állandó kiállítású járműveken kívül olyan korhű mozdonyokkal és személykocsikkal is rendelkezik a park, amelyek nosztalgiavonatokban közlekednek.

– Más érdekességek is vannak?

– Igen. Ilyen a 301-es pályaszámú gőzmozdony, amely a biatorbágyi viadukt felrobbantásakor vált használhatatlanná. Felújításra vár, miként a Hargita motorvonat és az a három részes – Kádárvonatként elhíresült – kormányzati motorvonat, melynek itt van az előfutója is. A gyerekek kedvence a kerti vasút, új szakaszát augusztus 18-án avattuk.

– A jubileum évében milyen programok, nosztalgiautak várják a parkba látogatókat és a vasútbarátokat?

– A parkban előadások, színpadi és kézműves rendezvények, bemutatók színesítik a hagyományos programokat. Interaktív programként a Panni motorkocsin is lehet vonatozni.

– A nosztalgia kínálatában várható-e újdonság?

– Egy újabb élményvonat van alakulóban. A személykocsi már megvannak, de a mozdony még hiányzik, a szerelvényhez ugyanis villamosmozdony kell. Régi vágyunk, hogy megszerezzük a magyar ipar által gyártott első V43 1008-as pályaszámú villamosmozdonyt, amely ma még üzemel. Reméljük, sikerül.

Visi Ferenc

Soros KÜT-ülés: 2010. július 8.

Elsőként tárgyalta a testület az üdülők elektronikus aukciójának eredményéről szóló előterjesztést, melyhez a munkáltató részéről *dr. Zich Szilvia* (Ingatlanvagyonkezelési Igazgatóság) és *Braun Zoltán*, a Vagyonkezelő Zrt. munkatársa fűzött szóbeli kiegészítést. Idén már harmadik alkalommal éltünk ezzel a lehetőséggel, így nagy tapasztalatokkal rendelkezünk – kezdte *Braun Zoltán*. Ismertette, hogy a 37 meghirdetett üdülőből 8-ra volt jelentkező, ezek érvényes és eredményes pályázatot adtak be. A KÜT egyhangú döntéssel valamennyi üdülő bérbeadásához hozzájárult a korábban kikötött feltételekkel, hangsúlyozva a gyors szerződéskötést. A testület tagjai kérték a munkáltatót, tegyen javaslatot azon üdülők hasznosítására is, melyekre nem volt pályázó. A vagyonkezelő javaslatát, mely szerint nagyobb reklám és marketing munka szükséges a jövőben, a munkáltató képviselője is támogatta, az egyedi hirdetésekkel célszerű folytatni. Természetesen szerződéskötés előtt a KÜT együttdöntése szükséges a határozatlan időre szóló bérbeadáshoz.

A **különféléken** belül a viharok érintettjeinek kategóriába sorolásáról tárgyalt a testület. Továbbra is a gyorssegély a megoldás. Felvetődött az állami szerepvállalás bevétele, valamint az a lehetőség, hogy a helyi üzemi tanácsok hozzák meg a döntéseket.

Soros KÜT-ülés: 2010. július 15.

KÜT Kerekasztal keretében *Zsoltos Marianna*, a MÁV Zrt. humán erőforrás igazgatója tájékoztatta az árvíz-károsult vasutas munkavállalók megsegítésére szervezett pénzadomány-gyűjtés ered-



Bodnár József
KÜT
sajtóreferens

ményéről. Az elkülönített bankszámlára közvetlenül és munkabérből történő levonással 2621 dolgozó összesen 5.296.065 Ft felajánlást tett.

Az Szja törvény 1. számú melléklet 6.1. pontja alapján elemi kár, katasztrófa esetén a közadakozásból nyújtott támogatás összege a támogatott részére adómentes bevételnek minősül, így a befolyt összeget adóterhek nélkül lehet a rászoruló munkavállalóknak átutalni.

A felosztás elveit a KÜT kerekasztalon résztvevő MÁV Zrt., MÁV-Start Zrt., MÁV GÉPÉSZET Zrt., és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. jelenlévő vezető munkatársai, valamint a társaságoknál működő Központi Üzemi Tanácsok képviselői közösen határozták meg. Döntöttek arról, hogy azoknak a kollégáknak, akiknek háza a rendkívüli időjárás miatt lakhatatlanná vált, a bontási jegyzőkönyv bemutatása után 580.000 Ft támogatást kell átutalni (7 MÁV Zrt-s, 1 Trakciós, 1 Gépész és 1 Startos munkavállaló.)

Ezután *Horváth István*, a MÁV Zrt. KÜT elnöke szólt az ár- vagy belvíz károsult vasutas munkavállalók részére elkülönített keretösszeg felhasználásáról. Ismertette a tapasztalatokat a 149 rendkívüli gyorssegély után érkezett kérelmekről, amelyekben egyre több volt a standard indoklás. Döntött a KÜT a viharoktól szenvedett munkavállalók segélyezéséről, három kategóriába sorolva a kérelmeket. Ahol a tetőszerkezet a ki-

MÁV Zrt.

KÜT

– 2010. július

adott igazolás alapján teljesen tönkrement vagy 70%-ban sérült, központi döntéssel, míg a többi esetben helyi szinten kell elbírálni a kérelmeket. Az érintett egységek szociális segélykeretét megemelik.

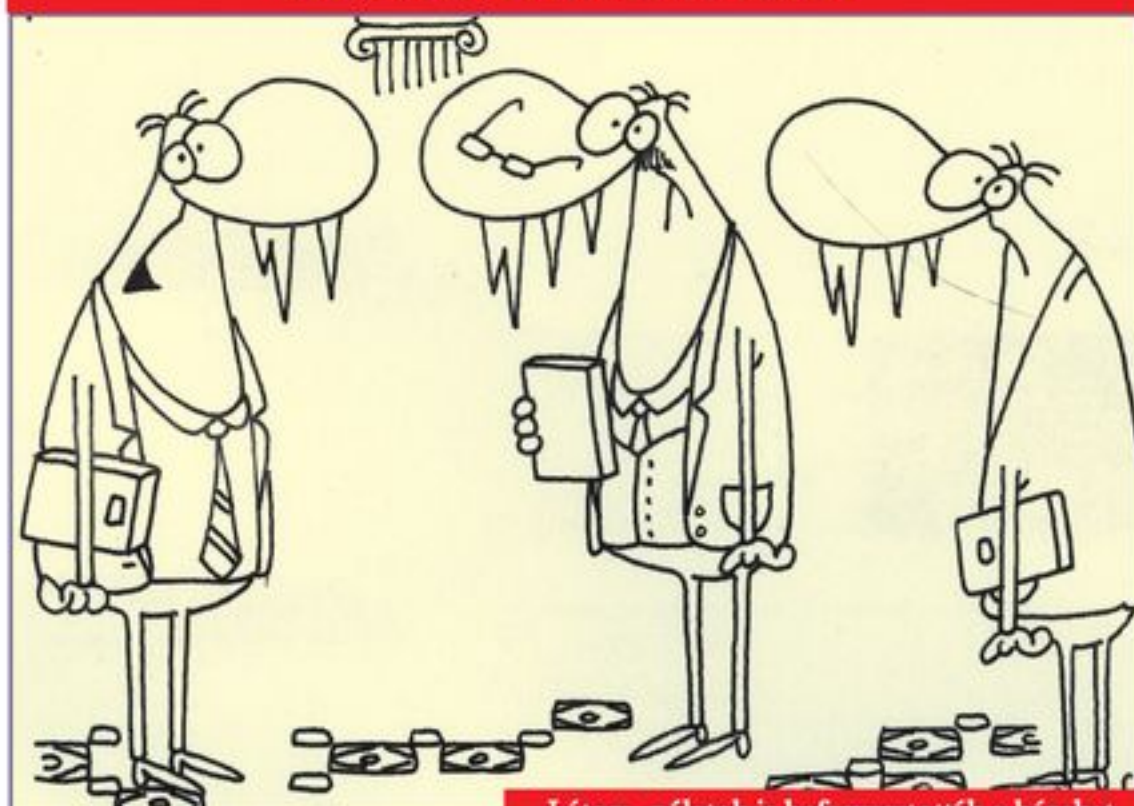
Másodikként tárgyalta a testület a szervezeti és működési kérdésekkel kapcsolatos tervezeteket. Módosításokkal és kiegészítésekkel egyhangúlag elfogadta a testület az ügyrendjét. Az Üzemi Megállapodás megkötéséről pedig további tárgyalás folytatására felhatalmazták a KÜT elnökét.

A **különféléken** belül a 2010-es munkakörülmény-javító intézkedések keretében az Ingatlanvagyonkezelési Igazgatóság beszámolt a szolgálati helyek klímaberendezéssel történő ellátásának ütemezéséről. Ennek előzménye egy februári döntés, melynek lényege az volt, hogy elsőbbséget biztosítanak a megszakítás nélküli folytonos munkarendű munkavállalóknak.

Az „Informatikai Eszközök Normatív Ellátásáról” szóló utasítás, valamint a MÁV Zrt.-nél foglalkoztatott munkavállalók rendkívüli munkavégzésének, a készenlét és ügyelet elrendelésének szabályozására kiadott utasítástervezetek témafelelőseiről döntött még a testület.

A soros ülést követően a szociális munkabizottság 135 dolgozó szociális segélykérelmét dolgozta fel. A testületi döntésnek megfelelő csoportosítást követően a munkáltatóval együttdöntve született végleges döntés a kérelmekről. Ahol érvényesült a rendkívüliség és ezt megfelelő módon igazolták, központi elbírálás után a bajbajutott számlájára utalták az összeget. Erről a munkavállalók írásos tájékoztatást kaptak névre szólóan, míg a többi kérelmet a második fél-éves segélykeret megemelésével döntésre visszautalták az érintett szervezeti egységhez.

MINISZTERIUM



– Látom, nálatok is befagyasztották a béreket, Szabó Kolléga! (Szmodis Imre grafikája)

Személyvonattal

JÚLIUS 16-ÁN REGGEL NYOLC ÓRAKOR, AMIKOR **EKE LÁSZLÓ** (MÁV KÜT-TAG) BARÁTOMMAL FELKAPASZKODTUNK A VESZPRÉM-GYŐR KÖZÖTT KÖZLEKEDŐ VONATRA, A SZOKÁSOS DÉLELŐTTI UTASFORGALOM VOLT TAPASZTALHATÓ. A CSAK MÁSODOSZTÁLYÚ KOCSIKKAL KÖZLEKEDŐ SZERELVÉNYBEN NYUGDÍJASOK, FÁRADTAN MUNKÁBÓL HAZAFÉLÉ TARTÓK ÉS NÉHÁNY VIDÁM KIRÁNDULÓ CSALÁD UTAZOTT.

Nem látszott rajtuk, hogy vidéki másodosztályú polgárok lennének, ezért természetesnek vettük, hogy ha nem is olyan nagy a választék (busz, trolis, metró, villamos), mert nem az ötödik kerületben laknak, azért még nekik is joguk van a tömegközlekedéshez, ha dol-

MÁV Zrt.

HÍRLEVÉL

- 2010. augusztus

A testületi vélemény összeállítása a KÜT tagjai részéről tett észrevételek, javaslatok alapján a témafelelősök feladata volt. Az utasítástervezetek munkáltatói szakmai referensei illetve a Humánerőforrás Igazgatóság válaszelevelében reagált a KÜT által adott véleményezésre.

Kihelyezett KÜT-ülés: 2010. augusztus 23-24., Zamárdi

Az új összetételű MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanács a Vasutasok Szakszervezete meghívását elfogadva kihelyezett ülést tartott Zamárdiban, a szakszervezeti üdülőben.

Elsőként Horváth István KÜT elnök ismertette az Üzemi Megállapodás megkötésének folyamatát és tartalmának jelentőségét.

Az elnök kiemelte, hogy a májusban megtartott első egyeztetés után többfordulós tárgyalás-sorozatot követően aláírt megállapodásnak az ad kiemelt jelentőséget, hogy a MÁV Zrt. tulajdonában és használatában lévő jóléti és sportingatlanokat továbbra is csak a MÁV Zrt. KÜT együttdöntésével lehet hasznosítani. Ezt követően Simon Dezső, a MÁV Zrt. Felügyelő Bizottságának munkavállalói képviselője tájékoztatót a testületi munkáról. Elmondta, hogy az FB munkájában is érződik a változás. Röviden ismertette a MÁV Zrt. új elnök-vezérigazgatójával, Szarvas Ferencel való találkozásának benyomásait. Kiemelte azt a tulajdonosi akaratot, mely szerint a MÁV vezetői visszakapják a döntési kompetenciákat.

A második napirend keretében a KÜT elnöke szólt az elmúlt hónapokban átadott munkáltatói előterjesztésekre írt KÜT véleményekre adott válaszokról.

Kiosztotta az időközben megküldött újabb munkáltatói előterjesztéseket és kijelölte a témafelelősöket.

Harmadikként jóléti ingatlanokról tárgyalt a szakszervezeti vezető a KÜT tagjaival, ezen belül az üdülők, a művelődési házak és a sportingatlanok jövőjéről. Simon Dezső kifejtette, hogy minden komoly cég, amely minőségi munkát követel meg a munkavállalóitól, biztosítja a rekreációt, mert csak így lehet teljesíteni az elvárásokat. Jelenleg is vannak Magyarországon nagyvállalatok illetve multi cégek, melyek üdülőket is üzemeltetnek a munkavállalók pihenésére, ezzel is elősegítve a jobb vállalati eredmények elérését.

A testület tagjai javaslatot tettek arra, hogy jóléti témában célszerű lenne a szakszervezetekkel közösen egy hosszútávú jóléti koncepció kialakításáról oldalegyeztetést tartani. Megfogalmazódott olyan vélemény is, hogy egy-két nagy üdülőt érdemes lenne megtartani MÁV csoport szinten és a kis üdülők értékesítéséből származó bevételből felújítani őket. Ezzel a kor követelményének megfelelő színvonalon újra biztosítani lehetne a vasutas munkavállalók pihenését társasági hatáskörben.



Kihelyezett KÜT ülésen a 13 fős testület Zamárdiban

AUGUSZTUSBAN A MÁV ZRT. KÖZPONTI ÜZEMI TANÁCS TÖBB ESETBEN ÉLT AZ MT. 65.§ 3. BEKEZDÉSÉBEN BIZTOSÍTOTT VÉLEMÉNYEZÉSI JOGÁVAL. A MUNKÁLTATÓ MŰKÖDÉSI KÖRÉBEN A KÖVETKEZŐ CÍMŰ UTASÍTÁSOK MÓDOSÍTÁSÁRA TETT TERVEZETEIRŐL KÉRTE A KÜT VÉLEMÉNYÉT:

■ A MÁV térinformatikai rendszer bevezetésének, használatának és folyamatos működtetésének rendje,

■ A MÁV Zrt.-nél foglalkoztatott munkavállalók rendkívüli munkavégzésének, valamint a készenlét és ügyelet elrendelésének szabályozása,

■ A MÁV Zrt. leltározási szabályzata,

■ Úti balesetek kivizsgálása,

■ A MÁV Zrt. munkakör-elemzési, értékelési és besorolási rendszerének működtetése, a személyi alapház megállapítás szabályai,

■ A O.I. számú oktatási utasítás és a Baross Gábor Oktatási Központ tanulmányi és vizsgaszabályzata.

Zircen át

gozni, tanulni, családot látogatni, vagy egyszerűen szórakozni akarnak.

Vonatunk festői környezetben, viszonyainkhoz képest jó pályán haladt. Az állomások, hála a Vasutasok Szakszervezete által kikövetelt, a személyszállítás szüneteltetésével kapcsolatos megállapodásnak és a hazulról fűkaszt és virágot hozó vasutasoknak, csinos benyomást keltenek.



A fent említett két dunántúli nagy(obb) várost összekötő vonal mellett fekszenek többek között Zirc, Veszprémvarsány, Pannonhalma települések. Az itt és a környékbeli kisebb falvakban lakók ragaszkodnak a vasúthoz. A buszok ritkán és télen nehezen közlekednek. Ezeket a panaszokat, igényeket naponta hallják a helyben szolgálatot teljesítő kollégáink, ezért minden itt élő, dolgozó örömmel nyugtázza, hogy ismét megindult a személyvonatok közlekedése Veszprém és Zirc között.

Örülünk még akkor is, ha tudjuk, hogy ez így önmagában kevés. Jobb menetrend, szolgáltatás kell! Enélkül csak az utazik vonattal, azaz velünk, akinek nincs más lehetősége, vagy ez a hobbi. A jobb szolgáltatáshoz eszközök, anyagok és szakemberek kellenek, ami helyett most még csak leharcolt szerszámok, üres raktárpolicok, meg-tizedelt munkáscsapatok, a szétarabolódásból adódó káosz és felelősségre vonással fenyegetőzés van...

Ezek a nyugtalanító gondolatok a Veszprémvarsányban dolgozó (forgalom, pálya, TEB) tagtársakkal történt beszélgetések közben vetődtek fel, melyeken már részt vett a veszprémi szb-titkár Láng László is, aki az enyhén szólva szellős menetrend miatt gépkocsijával jött értem Fülöp Gábor (ÜT-tag) tisztségviselővel.

A teherautókkal is zsúfolt kanyargós hegyi úton a vonattal azonos idő alatt értünk vissza Veszprémbe. Mint kiderült, túl korán. Budapestre érkező vonatom 140 percet késett. Hőségriadó volt. Szombathelyig az ablaknál álltam és már nem akartam tudni a meggyötört arcú jegyvizsgáló és utasai gondolatait.

Papp Zoltán

Vonalvezetés

A XIX. századi Angliában a vasút, ha csak lehetséges volt, egyenes vonalban épült. Részben ezt követelte a vasút technika, a merev vasúti kocsitengelyek (mert a túlzottan éles kanyarban kisíklott volna a szerelvény); másrészt főként gazdasági okok indokolták, mivel igen olcsó volt a munkaerő és meglehetősen drága a föld.

Az USA-ban mindez éppen fordítva történt: a munkaerő mindig is drága volt, az indiánoktól elvett földnek pedig akkoriban szinte nem volt értéke. Így a közhasználatú (de tudományos szabattossággal nyilvánvalóan csak később megfogalmazott) „természeti erőforrások tőke helyett” (natural for capital) elv szerint az amerikai vasútvonalakat nem egyenes pályára, hanem a természeti akadályokat megkerülve építették. Ehhez társultak azok a telekspekulációk, az akár időhúzás (és kormánytámogatás) végett is „körbe-körbe” haladó vonalak, amelyeket érintve sorozatunkban már több helyütt írtunk (pl. 14. rész: Átverések; 18. rész: Szent Örült stb.), valamint amelyeket még később, a Rail Road Act második részében tárgyalunk.

Tisztelet vagy tőke

Mindehhez az ideológia: a ma is létező, 1857-ben Bostonban alapított (akkor 425 ezer példányban megjelenő) irodalmi és kulturális Atlantic Monthly 1858-as 2. száma szerint „Az angol vasútmérnök minden akadályt leküzd, amelyet a folyók és a hegyek jelentenek, minden körülmények között ragaszkodik az egyenes vonalhoz, küzd a természettel, ahol csak tud, számára nincsenek magasságok és mélységek, sziklák és zuhogók [...] Az amerikai mérnök egészen más. Habár nem kevésbé határozott, mégis tiszteli a természetes akadályokat, amelyek az útját állják, udvariassan lerója tiszteletét a hegygerinc előtt”. A „tiszteletéről” néhány sorral lejjebb még írunk, de tény, hogy a vadnyugati filmek romantikus kanyarokkal, keserves kaptatókkal teli, szédítő mélységek fölött átívelő „fogpiszkáló” vasúti hídjai nem mesék. (S számos olyan tragikus tömeges baleset előidézői, amelyeket külön cikkben taglalunk majd.)

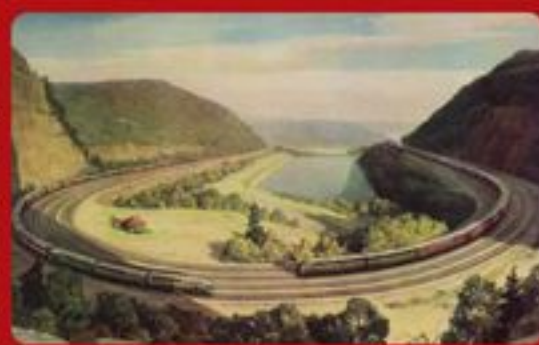
Lehet, hogy a mélységes szurdokok, az óriási hegyek is parancsoltak némi tiszteletet, de utólag úgy tűnik, mintha a tőkének legalább ugyanakkora hatalma lett volna. A tőke és a munka szűkössége az USA-ban a nyersanyag-kitermelés Európában szokatlan új formáihoz, a látszólag kimeríthetetlen



„Takarékos” kanyar.

A Kittanning Gapon (szoros Altoona mellett, Pennsylvánia) átívelő völgyhíd helyett 1854-re 220 fokos kanyart

(plusz északon 194, a déli részen 186 méter sugarú íveket) leíró kétvágányos – 1900-ra négyvágányossá bővített – vaspálya épült. Ma is működő ipari műemlék.



Karikatúra. A Kittanning Gapot megkerülő vasútról

készült rajz kifordítja a valóságot: nem a völgyet belülről körbefutó vasutat mutatja, hanem egy olyan hegyi hajtűkanyart ábrázol, amelyet épeszű ember soha nem épít.

len természeti forrásokkal – így többek között a (termő)földdel – való gátlástalan rablógazdálkodáshoz, „pazarláshoz” vezetett. Ez az elv a közlekedésben a létező – különösen az USA keleti oldalán elképesztő bőségben rendelkezésre álló – természetes közlekedési utak, a vízi utak szinte mimitikus (értsd: közel tökéletes alkalmazkodás, illeszkedés a környezethez) kihasználásához vezetett. Azok a belső közlekedési utak, amelyek hasznosítása a legkisebb tőkebefektetést igényelte, a folyók voltak (amint arról már írtunk a 2. részben – „Víz út vagy vasút?”). A neves gazdaságtörténész, Sir H. J. Habakkuk (1915-2002) Cambridge-ben megjelent 1967-es munkájában (American and British Technology in the Nineteenth Century) mindezt „a tőke természeti forrásokkal való helyettesítéseként” fogalmazta meg.

Az amerikai közlekedés, s ezen belül különösen a (víziszállítás hagyományait felváltó/továbbvivő) vasút története e közvetlen természeti kapcsolat alapján válik világossá, vagyis az amerikai vasút vonalvezetése nem esztétikai, hanem gazdasági kérdés.

Anglia kontra Amerika

„Az angol mérnökök számára az volt a cél, hogy légvonalban haladva teljesen sík pályát alakítsanak ki. Ehhez bevágásokra, feltöltésekre és alagutakra volt szükség, ami nagyon költséges munka, és igen magas éves javítási költséget is jelent. Mindezt könnyen el lehetett volna kerülni, ha a pályát jobban idomítják a táj adottságaihoz, azaz éles kanyarokat és nagyobb emelkedéseket hoznak létre” – olvasható Elias Derby 1843 augusztusában-szeptemberében Angliában, Franciaországban, Badenben, Poroszországban és Belgiumban tett utazásaiából született, Bostonban kiadott, 1844-ből származó nevezetes szövegében (Two Months Abroad).

Több kortárs is megegyezett abban, hogy azáltal, hogy a pálya megkerüli a természetes akadályokat, „a földmunka nagy

részét megtakarítják”. Franz Anton Ritter von Gerstner (1796-1840), az egyik első Amerikába látogató európai vasúti szakértő 1839-ben Lipcsében megjelent műve szerint az amerikai vasút mérföldenkénti építési költsége egytizede az angliainak (számai a Liverpool-Manchester vonalra vonatkoznak, s nemcsak a pálya tényleges építési költségeit tartalmazzák, hanem azon épületek, állomások, szállítóeszközök stb. költségeit is, amelyekből Amerikában lényegesen kevesebb, alacsonyabb „komfortú” épült). Sir Douglas Strutt Galton (1822-1899) az angol alsóház elé terjesztett 1857-es jelentése szerint az amerikai építési költség egyharmada az angliainak: 10-12 ezer font szemben 35 ezer fonttal. A századfordulón Arthur Twining Hadley (1856-1930) szerint az Egyesült Államokban 61 ezer dollárt, Angliában 204 ezer dollárt költenek egy mérföldnyi vasút megépítésére.

Az összehasonlításokat folytatva az amerikai vasúti fejlődésről alkotott szokványos elképzelés sem igaz, miszerint a pusztán vadonba (a vadnyugati semmibe) építették a vasutat. Azt ugyanis azért építették, hogy elérjenek egy már létező településrendszert, amely addig csak igen hosszú (Dél-Amerikát megkerülő) víziúton, vagy rendkívül körülményesen (társzekerekkel, indiántámadásoknak kitéve) volt elérhető. Európában a vasút a városok közti kapcsolatot hozta létre, összekötötte a (már meglévő) jól működő közúti közlekedési lehetőségeket; Amerikában megteremtette őket, olyan településrendszereket kötött össze, amelyek korábban csak nagy kerülővel, természetes víziúton voltak elérhetőek (Ohio-völgy, Nagy-tavak, Kalifornia). Nemcsak a vonalvezetés tette, de mégis idekívánczozik: a vonatok sebessége is meglehetősen eltérő volt a régi és az új kontinensen. Az angol vonatok már az 1840-es években 30-35 mérföldes sebességgel jártak, ezzel szemben az amerikai expressz vonatok átlagsebessége csak 1864-ben érte el a 32 mérföld/órát.

Fehérvári Nándor

Szajoli vasutas nyugdíjasokért

Azt mondják, a múltban gyökeredzik a jelen és a jelenben a jövő. Az én múltamból az a negyvenhárom év, amit a Szolnoki MÁV Járműjavítóban eltöltöttem főleg az első években nem volt egy leányálom. Szembesülnöm kellett azzal, hogy az iskolaévek után a munka hét órákor kezdődik, az üzem kapuit bezárják délután fél négyig és addig se ki, se be. Egy fiatal ember nehezen szokja a bezártságot, ahol még dolgozni is kellett keményen az 1950-es években, embertelen körülmények között, a lebombázott csarnokok újjáépítésekor, a munkahelyek összevisszaságában, ami csak lassan rendeződött. Volt idő, amikor csak komoly rábeszélésre maradtam az üzem dolgozója. Sokszor édesapám biztató tanácsa segített: „maradj a vasútnál fiam, az sosem megy tönkre”. Akkoriban könnyen került az ember a kapun kívülre. Az erőszakos termelőszovetkeztetések hívatott a személyzeti vezető és közölte velem, hogy másnap csak akkor jöjjenek dolgozni, ha apám belép a termelőszovetkeztetésbe. Ő már hetek óta el-

lenállt a rábeszélésnek. Amikor elmondtam neki a személyzeti vezetőm ultimátumát, édesapám könnyeivel küszködve mondta: mondd meg fiam, hogy beléptem. Így maradtam tovább a MÁV dolgozója. A későbbi években a körülmények javulásával megszerettem a munkahelyemet. A munkám útján megbecsült dolgozója lettem a Járműjavítóban, amely abban az időben sok családnak biztosított megélhetést.

Nyugdíjazásom után 1994-ben lehetőséget kerestem az itthoni munkám mellett a megnövekedett szabadidőm hasznos eltöltésére. Szajolban kisebb-nagyobb megiskolázásokkal működött a Nyugdíjas Vasutas Alapszervezet. Aktív köromban én is szakszervezeti tag voltam, mint minden dolgozó abban az időben, így adott volt az átjelentkezésem a Szajoli Nyugdíjas Alapszervezetbe. Úgy gondoltam, itt hasznosan tudom eltölteni szabadidőmet a közösség javára. 1997-ben a tagság megválasztott a nyugdíjas alapszervezet elnökének. Igyekeztem az idős vasutas nyugdíjasok ügyeiből megoldani.

Szajol vasutas település, 220 nyugdíjas vasutas él itt, akiknek min-

den hétfőn 9 órától 11 óráig ügyfélfogadást tartunk a Vasutas-kör épületében. Van mit megoldani: segélykérlek, nyomtatványok kitöltése és továbbítása a különféle egyesületek felé. Az alapszervezet rendezvényeit a Vasutas-kör épületében tartja. Az épületet 1935-ben a helyi vasutaság építette közadakozásból. Sajnos az épületet 1950-ben államosították, majd a MÁV tulajdonába került és kezelője a Szajoli Vasutas Nyugdíjas Alapszervezet lett.

Tíz évvel ezelőtt a tagság kérésének engedve megígértem, megkísérlem visszaszerezni az épületet a jogos tulajdonosainak, a szajoli vasutasságnak. Ezt már a tulajdonosok leszármazottai is megpróbálták, de eredménytelenül. Nem tudva mit vállalkozok, nem ismerve a lehetetlent, bizonyítottam igazunkat tíz éven át. Megkerestük az illetékeseket, a MÁV vezérigazgatót az eredeti tulajdoni lapra hivatkozva, amely bizonyítja követelésünk jogosságát. Addig érveltünk, amíg végre sikerült elérnünk, hogy a közelmúltban Szöllősi József, Szajol község polgármestere és a MÁV Zrt. vezetése aláírták az adásvételi szerződést. Az épület Szajol község tulajdonába került, ahol most már zavartalanul működhetnek a klubok és az alapszervezet. A hányatott sorsú épület most már betöltheti azt a jótékony feladatát, amiért 1935-ben elődeink felépítették az összefogás példájának az emberek javára.

Mindezek után elmondhatom, hogy a nyugdíjazásom óta eltelt 16

MOTÓ: „IDŐT KELL SZAKÍTANOD EMBERTÁRSAIDRA, TÉGY VALAMIT MÁSOKÉRT, HA MÉG OLY APRÓSÁGOT IS, VALAMIT, AMIÉRT FIZETSÉGET NEM KAPSZ, CSUPÁN A KITÜNTETŐ ÉRZÉST, HOGY MEGTETTED.”

ALBERT SCHWEITZER

év sem lett egyhangúbb a munkában töltött éveknél. Az idős embertársainkkal való törődés és segítség a problémájuk megoldásában, úgy gondolom, megéri a fáradságot és erőfeszítést, kárpótol a megbecsülést, amit cserébe kaptam.

Az alapszervezet társadalmi és kulturális tevékenységéért 2005-ben Szajol Községért Kitüntető Díjat vehettem át az alapszervezet nevében. Ugyancsak 2005-ben MÁV Vezérigazgató-helyettesi Dicséretben részesültem. Így lesz a múltból jelen!

2010-ben Szajol Községért Kitüntető Díjat vehettem át a falunapon Szajol polgármesterétől, Szöllősi József úrtól.

Jól tudom, hogy nem egyszerű feladat, amit eddig tettem, de én is hozzájárultam a szajoli vasutas nyugdíjasság életkörülményeinek emberibb, jobbá tételéhez. Éppen ezért szeretném a nyilvánosságon keresztül is megköszönni mindazoknak, akik ebben a munkában segítettek és mellém álltak: elsősorban feleségemnek, családomnak, az alapszervezetünk vezetőségének, Szajol község polgármesterének és a Képviselő Testületnek.

Hajzienszky István

A VSZ Szajoli Nyugdíjas Alapszervezet elnöke

Üdülőből Lokomotív Hotel

Mezőkövesd Zsóry fürdőn, az egykori MÁV üdülő – másfél év szünet után – Hotel Lokomotív néven megnyílt és szeptembertől újra fogad vendégeket. A szálloda üzemeltetője a régi személyzettel garanciát vállal arra, hogy sokoldalú, színvonalas szolgáltatást nyújtanak a vendégeknek, akik kedvező árak mellett választhatnak fürdőszobás és közös zuhanyzós szobák között.

A Lokomotív Hotelben melegkonyhás étterem és büfé működik. A szobákban színes televízió, hűtőszekrény és internet hozzáférés szolgálja a vendégek kényelmét.

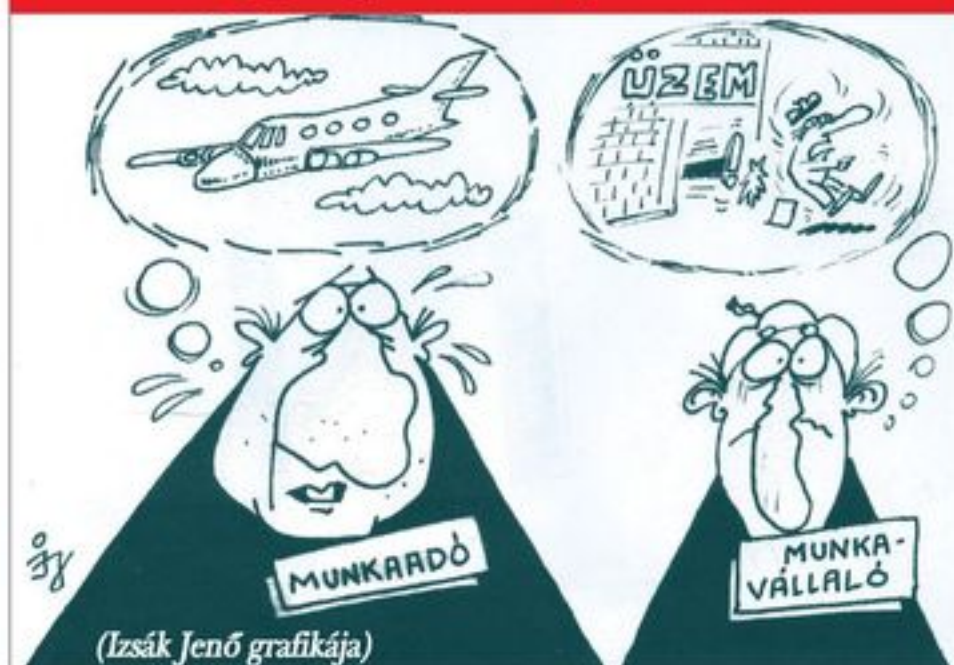
Mint ismeretes, Zsóry fürdő Észak-Magyarország legnagyobb és leglátogatottabb termál- és gyógyfürdője, melyben a gyógyászati szolgáltatásokon kívül körmedence, hullámfürdő, feszített víztükrű uszoda, vízcicsúszda várja a gyógyulni és kikapcsolódni vágyó aktív és nyugdíjas vasutasokat.

**Elérhetőség: 06/49/777-005,
üzemi tel.: 04/37-25.**

Visi Ferenc

Közös platform

– Jaj, úgy félek a repüléstől...



(Izsák Jenő grafikája)

VSZ Vasutasnap Gyula Városerdőn

Tagjaink kérésére egészsznapos rendezvényt szerveztünk a gyönyörű erdős környezetben lévő Gyula Városerdőn a Gyermektábor területére, amit közösen béreltünk ki erre a napra.

Az összkomfortos táborba tagjaink három-négy gyermekkel is eljöttek, s voltak, akik

barátokat, barátnőket és testvéreket is hoztak.

A gyermekprogramokra külön hangsúlyt fektettünk, volt ugrálóvár, arcfestés, játszóház, rajz- és képfestés, hogy a legkisebbtől a legnagyobbig mindenki jól érezze magát.

Mi felnőttek is kikapcsolódunk a kellemes környezetben, végre együtt lehettünk a szeret-

teinkkel a szabadban, a jó levegőn. A hűvös lombok alatt sétálhattunk, játszhattunk a gyermekekkel, ihattunk hűs üdítőt vagy sört a büfében, s finom ebéd várt a tábor melletti panzióban. Volt sarudobó verseny és sok más program. Köszönet a szervezőknek, a lebonyolításban résztvevő kollégáknak.

Hegyesi Margit, szb-titkár



Dupla évforduló Szolnokon

Idén kettős évfordulót ünnepeltünk Szolnokon: a 60. Vasutasnapot és az eseménynek helyszínt adó 100 éves MÁV SE pályát. Másokkal együtt bennünket, a Szolnoki MÁV Kórház közösségét idén is meghívtak, és szívesen mentünk. Nemcsak az egészségügyi sátorral voltunk jelen az

ilyenkor szokásos szűrésekkel és frissítő masszázssal, de újra indultunk főzőversenyen is, ahol idén marhagulyás volt a feladat.

Újdonságként a lányaink megirigyelték a fiúk győzelmeit és frissiben összeállt egy női focicsapat. Az eredmény szenzációs, hiszen első lettek

az induló három csapat közül. A szervezés igazán jól sikerült, az időjárás is kedvezett a mozgalmasszabadtéri programoknak. Reméljük, jövőre is lesz Szolnokon Vasutasnap.

Szabó B-né szb-titkár
Szolnok MÁV Kórház és
Rendelőintézet



Hangulatos családi nap Pápán

Szóllás Rezső tagtársunk meghívásának eleget téve, hangulatos családi napon vehettünk részt Pápán, a Malom tónál augusztus 14-én, szombaton. Az előző napi vihar ellenére nagyon sokan eljöttek.

A főprogram a kispályás foci volt, az érdeklődők horgászhattak is, a sportban elfáradtak üdítővel, sörrel frissíthették magukat, és finom ételekkel pótolhatták az elvesztett energiát.

Csapatunk eredményei:

Erzsébetváros I. 1-0, Bizberesek 5-0, Mozdonyvezetők 5-0, a döntőben pedig: Erzsébetváros II. 2-0. Társaságunk, a VSZ Győr Forgalmi kapott gól nélkül végzett az első helyen. Rezső barátunknak köszönjük a remek szervezést, s mivel mindenki remekül érezte magát, megígértük, jövőre is eljövünk!

Németh Szabolcs
VSZ szb-titkár Győr



A közösséggé válás első lépése

Vasutasnappal egybekötött alapító rendezvényt tartott a VSZ Sátoraljaújhelyi Forgalmi Alapszervezete. A családtagokkal együtt mintegy hatvan résztvevővel megtartott játékos, sportos, változatos zenével fűszerezett, jó hangulatú esemény alapot ad a további lépésre.

A Bodrog parton az elmentétek magávalragadó és lenyűgöző keverékével találkoztam. A medréből kilépett folyón úszó fatörzseken felakadt műanyagpalackok sokasága és a gyönyörű táj egyszerre volt jelen. A szervező, debütáló új titkár, Jobbágy János mindenütt ott volt, fogadta az érkező vendégeket, irányította a pakolást, mi-



közben még az érkező turistákat is jó tanácsokkal látta el. Az ebédet megelőző hivatalos félóra Bodnár József területi képviselővezető-helyettes (képünkön) tájékoztatójával kezdődött, melyben az üzemi tanács-választásról, a rendkívüli élethelyzetbe került munkavállalók segélyezéséről, a Vasutasok Szakszervezete gyors intézkedéséről szólt. Ezt követően Bernáth Katalin, a Területi Képviselő vezetője számolt be a helyi érdek-

ről, a Vasutasok Szakszervezete gyors intézkedéséről szólt.

Ezt követően Bernáth Katalin, a Területi Képviselő vezetője számolt be a helyi érdek-

közben még az érkező turistákat is jó tanácsokkal látta el.

Az ebédet megelőző hivatalos félóra Bodnár József területi képviselővezető-helyettes (képünkön) tájékoztatójával kezdődött, melyben az üzemi tanács-választásról, a rendkívüli élethelyzetbe került munkavállalók segélyezéséről, a Vasutasok Szakszervezete gyors intézkedéséről szólt.

egyeztetés problémáiról, a megoldandó feladatokról. Jobbágy János alapszervezeti titkár mindenkinek jó szórakozást kívánva azt kérte a kollégáktól, hogy vigyék jó hírért az eseménynek. Az ebéd nagyon finom babgulyás volt. A délutáni játékokba sok családtag bekapcsolódott, egyre többen táncra is perdültek. A rendezvény estig tartott.

Úgy gondolom, hogy a hétfői programok, a baráti összejövetelek segítenek a hétköznapi munkavégzés során felmerülő nehézségek leküzdésében. A jó kezdés folytatásához szükséges a kitartás, a csapatmunka erősítése, melyet a szervezettség növelésével kell megalapozni. Ebben a munkában várom valamennyi VSZ-tag aktív segítségét, mert bebizonyosodott, a legjobb az, ha tag szervező tagot.

Bodnár József

LAJOS, a házigazda

A szolnoki kocsivizsgálói alapszervezet hagyományt teremtett az augusztusi családi nappól, idén már negyedik alkalommal rendezték Püspökladányban, a városi strand területén.

A házigazda szerepét idén is az alapszervezet titkára, Pusztai Lajos vállalta. Amíg a szorgos kezek által előkészített alapanyagból elkészült az ebéd a kollégáknak, jutott ideje egy kis focira, kártyára.

Pihenésként természetesen a vasútról és a szakszervezetről beszélgettünk. Idén a munkáltató részéről Hegedűs István, a szolnoki

SZSZK vezetője, Nagy Zsolt technológus, Köles Gyula művezető, a Vasutasok Szakszervezete részéről pedig Horváth Csaba, Budapesti Területi Képviselő vezetője és helyettese, Bartus Imre jött el.

Az ebéd laányiasan elkészített káposztás babgulyás volt, mellyel Lajos bármelyik főzőversenyt megnyerhetné. Az alapszervezet hölgytagjai által készített finomabbnál-finomabb sütemények tették teljessé az ebédet. A családi nap strandolással, beszélgetéssel, jó hangulatban fejeződött be. Köszönjük Lajosnak a rendezvényt.

Bartus Imre





Panzió ART CAFE

8200 Balatonalmádi,
József Attila u. 37.
Tel.: 06-88-438017
Mobil: 06-30-268-3543
E-mail:
balaton.almadi@freemail.hu
www.artcafe.ini.hu

Kedvezmények: 28% 6 éjszakától,

vasárnapkal kezdődően, elő- és utószezonban; 21% 2-5 éjszakától elő- és utószezonban; 17% 1 éjszaka elő- és utószezonban; 13% minimum 3 éjszakától főszezonban, vasárnapkal kezdődően; 20% a félpanzióból; 15% az italfogyasztásból.



Enter Center

4200 Hajdúszoboszló, Hajnal u.7.
Mobil: 06-30-229-6731,
06-70-311-1986
E-mail: lajos@entercenter.hu
www.entercenter.hu

Kedvezmények:

12% a CLASSIC és 24% a SILVER tagkártyával rendelkezőknek a szállás és az étkezés árából. Akár 1 éjszakára is kiadó 60 főig. 2, 3, 4 ágyas színvonalas apartmanokkal, 2 szintes igényes vendégházakkal várjuk kedves vendégeinket.

DODO Vendégház

5700 Gyula, Gábor Áron u. 19/2.
Tel.: 06-66-639-960
E-mail:
remeczkiandi@freemail.hu
Kedvezmény: 20%



Kedvezményes üdülési lehetőségek VSZ tagoknak!

További részletek a VSZ weboldalon (www.vsz.hu)
Szolgáltatások/Szabadidő menüpont alatt.
Kérjük tagjainkat, hogy üdülési ügyben közvetlenül a megadott elérhetőségeken érdeklődjenek.

Hotel Corvus Aqua

5904 Orosháza-Gyopárosfürdő,
Hűvös út 1.
Tel.: 06-68-413-810
Mobil: 06-30-3338-432
E-mail: sales@hotelcorvus.hu
www.hotelcorvus.hu
Kedvezmény: 10-15%



Fehérlóház

8712 Balatonújlak, Balaton út 16.
Tel.: 06-85-375-166
Mobil: 06-20-234-6180
E-mail: vm74@freemail.hu,
info@feherlohas.hu
www.feherlohas.hu
Kedvezmény: 10-15%



VILLA RUBIN

4200 Hajdúszoboszló,
Deák F. u. 15.
Tel.: 06-52-361-065
Mobil: 06-30-919-3252
E-mail: otvosm@t-email.hu
www.hajdusoboszló-szallas.com
Kedvezmény: 10%



2010. JÚLIUS 15-ÉN TARTOTTA IDEI MÁSODIK ÜLÉSÉT A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE IFJÚSÁGI TAGOZATÁNAK TANÁCSA, AMELYEN SZINTE MINDEN ÉRINTETT RÉSZT VETT. KÜLÖN ÖRÖMÜNKRE SZOLGÁLT, HOGY KARÁCSONY SZILÁRD A TAGOZAT FELÜGYELETÉVEL MEGBÍZOTT ALELNÖK ÉS HORVÁTH CSABA, A VSZ BUDAPEST TERÜLETI KÉPVISELETÉNEK VEZETŐJE MEGTISZTELT BENNÜNKET JELENLÉTÉVEL.

Elsőként az elmúlt időszakban történt eseményeket tekintette át, majd a tagozatvezető-helyettes megválasztására és a

Az ifi-tanács döntései

szakmai képviselőkbe, intézőbizottságokba az Ifjúsági Tagozat képviselőinek delegálására került sor. Ez azért fontos, hogy a szakmai képviselőkben is aktívan részt vehessünk és a fiatalokat érintő kérdésekben mi is elmondhassuk véleményünket.

A Tanács egyhangúlag az alábbi személyeket szavazta meg: Forgalmi Szakmai Képviselő: *Rózsás Mihály* (Zalaszentiván), Gépészeti Intéző Bizottság: *Szél Gábor* (Szeged), Start Szakmai Képviselő: *Menyhárt Miklós* (Szeged), Távközlő-, Erősáramú- és Biztosítóberendezési Szakmai

Képviselő: *Kolencsik Ákos* (Miskolc), Pálya- és Mérnöki Létesítmények (PML) Szakmai Képviselő: *Kristó Zsolt* (Hódmezővásárhely). A tagozatvezető helyettese pedig *Menyhárt Miklós* lett. A megválasztottaknak ezúton is gratulálok és kérem a VSZ fiatal tagjait, hogy amennyiben szakmai kérdésük és problémájuk van, keressék bátran az Ifjúsági Tagozat szakmai képviselőjét. Elérhetőségeiket a honlapunkon (www.vsz.hu) hamarosan megtaláljátok.

Széles Szilárd,
VSZ Ifjúsági tagozat vezetője

Haverok, buli, szakszervezet

2010. AUGUSZTUS 13-ÁN, IMMÁR 13. ALKALOMMAL TARTOTTUK MEG AZ ALAPÍTVÁNY A VASUTAS FIATALOKÉRT ÉS A VSZ IFJÚSÁGI TAGOZATA A VASUTAS FIATALOK NYÁRI TALÁLKOZÓJÁT A VELENCEI-TÓ PARTJÁN, GÁRDONYBAN.

A baljós szám hatására csak az időjárás nem fogadott bennünket kegyeibe péntek éjjel, de szerencsére a szombat kora reggeli vidám napsütés meghozta a fiatalok kedvét a folytatáshoz is. Szombat délelőtt a vihar utáni szárítkozás és fürdőzés jegyében telt, majd délután mintegy tucat vízibiciklivel bevettük a Velencei tavat.

A táborról utólag elmondható, hogy a tagozat jelszavait teljesítette, hiszen voltak

haverok, negyvenöt, péntek és szombat esténként bulik, és szakszervezet is, hisz ennek keretében találkoztunk.

Az együtt töltött három nap alatt volt szerencsénk a tagszervezésről is gondoskodni, ugyanis voltak olyan résztvevők is, akik nem tagjai szervezetünknek, de a rendezvény során megismerkedhettek vele, és természetesen gondoskodtunk az utánpótlás neveléséről is, mivel a három hónapos Szabó Noémi és a másfél éves Szilágyi Mirázs szüleiknek köszönhetően elmondhatják, hogy már kiskorukban is részt vettek tagozatunk életében.



Ezúton is szeretném megköszönni a résztvevőknek, hogy eljöttek és mindazok segítségét, akik megtették mindent annak érdekében, hogy jól érezzük magunkat. Külön szeretném megköszönni *Kabács Zoltán*-nak és *Kovács Krisztián*-nak, hogy remekbe szabott főztjükkel gondoskodtak a táborlók étvágyának csökkentéséről. Remélem, hogy jövőre újra találkozunk!

Sz.

A VSZ TAGOK BIZTOS VÁLASZTÁSA

CIB MUNKAVÁLLALÓI JUTTATÁS CSOMAG

A CIB Bank és a Vasutasok Szakszervezete megállapodást kötött a VSZ-tagok részére kínált kedvezményes számlavezetési lehetőségről, amely kezdeményezés igen népszerű lehet a szakszervezeti tagok körében.

A több mint három évtizedes tapasztalattal rendelkező CIB Bank, amely az ország egyik legjelentősebb pénzintézete, teljes körű kereskedelmi és befektetési banki szolgáltatással országsszerte mintegy 150 bankfiókban áll ügyfelei rendelkezésére. A személyes kiszolgálást a CIB kiemelkedően színvonalas elektronikus szolgáltatásai egészítik ki, mint például a CIB Internet Bank, a MobilCIB vagy a CIB24 telefonos ügyfélszolgálat, ami a hét minden napján, a nap 24 órájában elérhető.

A CIB évek óta jelen van a piacon tagoknak, illetve munkavállalóknak szóló termékcsomaggal, s a szolgáltatás indulása óta több száz céggel kötött már együttműködési megállapodást.

A CIB Bank most a Vasutasok Szakszervezetének tagjai részére biztosít kedvezményes kondíciókkal banki szolgáltatásokat a Csoportos Juttatás Csomag keretében. A CIB Bank az igények előzetes felmérése alapján a számlacsomagot úgy állította össze, hogy az elsődleges hangsúlyt a mindennapi pénzügyek intézésének megkönnyítésére helyezte, így az szinte minden alapvető banki szolgáltatásra kiterjed.

A CIB hagyományosan magas szintű kiszolgálása mellett a bankszámlához számos kedvezmény kapcsolódik, amelyeket gondosan, a fogyasztási szokásoknak megfelelően válogattunk össze. Így módon a számlacsomag részét képezik olyan, a kényelmes és biztonságos bankhasználatához elengedhetetlen szolgáltatásaink, mint például az átutalások, a közüzemi díjfizetések kezelése, a bankkártyák, a kártyákhoz kapcsolódó biztosítások.

Széles körű lakossági szolgáltatásunk alapját a CIB Classic Magánszámla képezi, a kedvezménycsomag keretében **díjmentesen biztosítjuk** a számlavezetést. A számlavezetés mellett **díjmentes továbbá:**

- a számlacsomaghoz kapcsolódó betéti fő-, és társkártya;
- készpénzfelvétel havonta hat alkalommal bármely belföldi ATM-ből — VISA Electron, Cirrus Maestro és MasterCard Unembossed betéti bankkártyákkal;

Amennyiben többet szeretne megtudni a kedvezménycsomag nyújtotta előnyökről, kérjük, látogasson honlapunkra (www.cib.hu), vagy hívja a CIB24 nonstop telefonos ügyfélszolgálatunkat a 06 40 242 242 telefonszámon. A felsorolt lakossági banki termékek részletes leírását a vonatkozó kondíciós lista és az egyes banki termékekre vonatkozó kondíciós listák, valamint a CIB Bank Lakossági Üzletág Általános Szerződési Feltételek és az Általános Üzletszabályzat tartalmazzák.



- az állandó átutalási megbízás teljesítése;
- csoportos beszedési megbízások teljesítése, például közüzemi díjak rendezésére;
- a CIB Internet Bankon keresztül indított bankközi GIRO átutalás;
- a számlához kapcsolódó balesetbiztosítás.

A kedvezmények igénybevételének feltétele a munkabér és/vagy nyugdíj CIB-nél vezetett bankszámlára történő utalása, valamint az érvényes VSZ tagsági igazolvány felmutatása.

A Vasutasok Szakszervezete tagjai részére a megtakarítási termékek széles körével állunk rendelkezésre, köztük a CIB Classic betétlekötési akció lehetőségeivel, amelyeket mind forintban, mind euróban kiemelt kamattal kínálunk.

A CIB palettáján mindenki megtalálhatja az igényének leginkább megfelelő banki szolgáltatásokat!



CIB BANK

Együtt, a jövőről.

